

Technická univerzita v Liberci  
Hospodářská fakulta

Studijní program: 6208 - Ekonomika a management  
Studijní obor: Podniková ekonomika

Veřejná regionální doprava v přeshraničním srovnání  
Regional public transport in cross-border comparison

DP-PE-KMG-2008-28

LENKA PŮLPÁNOVÁ

Vedoucí práce: Ing. Jozefína Simová, Ph.D. (KMG)  
Konzultant: Dipl.-Verk.wirtsch. Yvonne Woelz (Institut für Tourismus und  
Verkehr Claudia Hinrichs, Dresden)

Počet stran: 92

Počet příloh: 10

Datum odevzdání: 9. květen 2008

## ***Prohlášení***

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 - školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom(a) povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

Datum:

Podpis:

## ***Poděkování***

Chtěla bych poděkovat vedoucí mé diplomové práce Ing. Jozefině Simové, Ph.D. za trpělivost, cenné rady, připomínky a čas věnovaný konzultacím. Mé poděkování patří i konzultantce Dipl.-Verk.wirtsch. Yvonne Woelz za rady a poskytnutí podkladů pro provedení výzkumu. V neposlední řadě také děkuji svým rodičům a všem ostatním, kteří mě během práce i po celou dobu studia všestranně podporovali.

## **Resumé**

Diplomová práce se zabývá veřejnou regionální dopravou se zaměřením na přeshraniční dopravu. Byla vypracována ve spolupráci s Institutem pro plánování turistiky a dopravy se sídlem v Drážďanech. Cílem této práce je zvýšit využitelnost veřejné dopravy a její preferenci před motorizovanou individuální dopravou a podpořit rozvoj přeshraniční spolupráce v oblasti dopravy a cestovního ruchu. Úvodní část diplomové práce je věnována teoretickému seznámení s problematikou dopravy. Na tuto část navazuje část praktická - charakteristika oblastí vybraných pro výzkum - okresu Chomutov a okresu Annaberg - z hlediska dopravního systému i struktury cestovního ruchu. Další část se zabývá výzkumem trhu, pro který byla zvolena metoda dotazníkového šetření ve formě osobního rozhovoru. Získaná data jsou následně analyzována a je provedena jejich komparace podle různých hledisek. Z výsledků výzkumu jsou v závěrečné části navržena opatření, která by měla vést k dosažení stanovených cílů. Přínosem práce jsou závěrečná doporučení pro další rozvoj uvedených příhraničních regionů.

## ***Summary***

This diploma thesis deals with regional public transport with focus on the cross-border transport. It was written in cooperation with the Institute for tourism and transport in Dresden. The aim of this work is to encourage public transport use and its priority to the motorized individual transport and to support the progress of cross-border cooperation in the field of transportation and tourism. Introductory part informs about the theoretical background of transportation. The practical part follows - the characteristics of the area chosen for the research, Chomutov and Annaberg areas, from the traffic and touristic point of view. The next part deals with the market research that was undertaken through the personal interview supported by the structured questionnaire. Obtained data are analysed and compared from various points of view. The final part includes proposals that are based on the research results and that should lead to the set goals. Proposed suggestions are the essential contribution of this thesis.

### ***Klíčová slova***

cestovní ruch

dotazník

okres Chomutov

okres Annaberg

přeshraniční doprava

přeshraniční spolupráce

regionální veřejná doprava

regionální rozvoj

výzkum trhu

### ***Key words***

tourism

questionnaire

Chomutov area

Annaberg area

cross-border transport

cross-border cooperation

regional public transport

regional development

market research

## **Obsah**

<b>Seznam zkratk a symbolů.....</b>	<b>11</b>
<b>Seznam obrázků, tabulek a grafů.....</b>	<b>13</b>
<b>Úvod.....</b>	<b>15</b>
<b>1. Doprava v politicko-ekonomickém rámci.....</b>	<b>18</b>
<b>1.1 Přepravní trh.....</b>	<b>18</b>
1.1.1 Poptávka po dopravě .....	19
1.1.2 Nabídka dopravy.....	19
1.1.3 Dopravní politika a úloha státu.....	21
<b>1.2 Dopravní systém.....</b>	<b>22</b>
1.2.1 Okolní prostředí.....	24
1.2.1.1 <i>Ekonomické prostředí</i> .....	24
1.2.1.2 <i>Sociální prostředí</i> .....	24
1.2.1.3 <i>Politické prostředí</i> .....	24
1.2.1.4 <i>Technologické prostředí</i> .....	25
1.2.1.5 <i>Ekologické prostředí</i> .....	25
1.2.2 Subsystem: druhy dopravy.....	25
1.2.2.1 <i>Dopravní obory</i> .....	25
1.2.2.2 <i>Dopravní sítě</i> .....	27
1.2.3 Subsystem: přepravované objekty.....	30
1.2.4 Subsystem: dopravní instituce.....	32
<b>1.3 Veřejná regionální doprava a její cíle.....</b>	<b>33</b>
<b>2. Charakteristika zkoumané oblasti.....</b>	<b>35</b>
<b>2.1 Geograficko-demografická charakteristika.....</b>	<b>35</b>
2.1.1 Okres Chomutov.....	35
2.1.2 Okres Annaberg.....	37
<b>2.2 Dopravní systém.....</b>	<b>39</b>
2.2.1 Okres Chomutov.....	39
2.2.2 Okres Annaberg.....	41
2.2.3 Přeshraniční doprava.....	44
<b>2.3 Struktura cestovního ruchu.....</b>	<b>47</b>
2.3.1 Okres Chomutov.....	47
2.3.2 Okres Annaberg.....	49

<b>3. Výzkum trhu.....</b>	<b>55</b>
<b>3.1 Metodika výzkumu.....</b>	<b>55</b>
<b>3.2 Analýza a interpretace dat.....</b>	<b>57</b>
3.2.1 Charakteristika vzorku respondentů.....	57
3.2.2 Využití veřejné dopravy.....	61
3.2.3 Veřejné doprava ve volném čase a ostatní podněty respondentů.....	66
3.2.4 Přeshraniční cesty.....	68
<b>3.3 Shrnutí výsledků výzkumu - metoda SWOT.....</b>	<b>79</b>
<b>3.4 Vlastní návrh řešení.....</b>	<b>81</b>
3.4.1 Doporučení pro okres Chomutov.....	81
3.4.2 Doporučení pro okres Annaberg.....	83
3.4.3 Doporučení týkající se obou okresů v souvislosti s rozvojem přeshraniční dopravy.....	84
 <b>Závěr .....</b>	 <b>87</b>
 <b>Seznam literatury.....</b>	 <b>89</b>
 <b>Seznam příloh.....</b>	 <b>92</b>



## **Seznam zkratek a symbolů**

a. s.	akciová společnost
aj.	a jiné
apod.	a podobně
atd.	a tak dále
B&R	Bike and Ride
cca	cirka
cit.	citováno
CO <sub>2</sub>	oxid uhličitý
č.	číslo
ČCCR	Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
DB	Deutsche Bahn
EUR	euro
e. V.	eingetragener Verein
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HDP	hrubý domácí produkt
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IC	informační centrum
IDS	Integrovaný dopravní systém
IRE	Interregio-Express
ITV Hinrichs	Institut für Tourismus und Verkehr Claudia Hinrichs
Kč	koruna česká
km	kilometr
LTV	Landestourismusverband Sachsen e.V.
MHD	městská hromadná doprava
např.	například
obr.	obrázek
os.	osobní vlak
P&Go	Park and Go
P&R	Park and Ride
pozn.	poznámka
R	rychlík
resp.	respektive
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
RB	Reginalbahn
RE	Regional-Express
RRA	Regionální rozvojová agentura
s. r. o.	společnost s ručením omezeným
SDG	Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft
SMWA	Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit
SOKO	Sdružení obcí krušnohorské oblasti
SRN	Spolková republika Německo
tab.	tabulka
tj.	to je
TMGS	Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH
tzn.	to znamená

tzv.	tak zvaný
vč.	včetně
VD	veřejná doprava
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH
vs.	versus
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
žel.	železniční

## ***Seznam obrázků, tabulek a grafů***

Obr. 1.1: Vztah přímých a nepřímých subjektů u nabídky osobní dopravy

Obr. 1.2: Dopravní systém

Obr. 1.3: Dopravní síť

Obr. 1.4: Síťové efekty vznikající vytvořením centra

Obr. 2.1: Mapa okresu Chomutov

Obr. 2.2: Mapa okresu Annaberg

Obr. 2.3: Železniční síť v okrese Chomutov a okolí

Obr. 2.4: Dopravní oblasti Saska

Obr. 2.5: Schéma organizace cestovního ruchu v Sasku

Obr. 2.6: Společný slogan marketingu v Sasku

Tabulka 1.1: Typologie dopravních sítí

Tabulka 1.2: Účely použití dopravy a relativní volba dopravního prostředku  
v r. 1999 v Německu

Tabulka 2.1: Hraniční přechody v okrese Annaberg a Chomutov

Tabulka 2.2: Jízdenky pro přeshraniční cesty vlakem nabízené v ČR

Tabulka 3.1: Plánovaná velikost vzorku a rozdělení respondentů podle místa  
dotazování (kvótní výběr vzorku)

Tabulka 3.2: SWOT analýza pro okres Chomutov a Annaberg

Graf 3.1: Rozdělení respondentů podle pohlaví

Graf 3.2: Rozdělení respondentů podle věkové kategorie

Graf 3.3: Rozdělení respondentů podle činnosti

Graf 3.4: Rozdělení respondentů podle velikosti domácnosti

Graf 3.5: Rozdělení respondentů dle toho, zda vlastní či mají k dispozici osobní  
automobil

Graf 3.6: Rozdělení respondentů z ČR dle bydliště

Graf 3.7: Rozdělení respondentů z Německa dle bydliště

Graf 3.8: Četnost používání veřejné dopravy

Graf 3.9: Četnost používání veřejné dopravy

Graf 3.10: Nejčastější tři jmenované účely cesty veřejnou dopravou

Graf 3.11: Názory českých respondentů k vybraným aspektům veřejné dopravy

Graf 3.12: Názory německých respondentů k vybraným aspektům veřejné  
dopravy

Graf 3.13: Důležitost vybraných aspektů při volbě veřejné dopravy ve volném  
čase (ČR)

Graf 3.14: Důležitost vybraných aspektů při volbě veřejné dopravy ve volném  
čase (Německo)

Graf 3.15: Přeshraniční cesty do Německa a ČR - dle místa dotazování

Graf 3.16: Používané dopravní prostředky pro přeshraniční cesty - dle místa  
dotazování

Graf 3.17: Souvislost zvoleného dopravního prostředku pro přeshraniční cestu  
a velikosti domácnosti

Graf 3.18: Zvolené dny pro přeshraniční cesty - dle místa dotazování

Graf 3.19: Účel a frekvence přeshraniční cesty - místo dotazování: ČR

Graf 3.20: Účel a frekvence přeshraniční cesty - místo dotazování: Německo  
Graf 3.21: Účel přeshraniční cesty dle místa dotazování  
Graf 3.22: Účel přeshraniční cesty dle pohlaví  
Graf 3.23: Souvislost mezi věkovou kategorií a účelem přeshraniční cesty  
Graf 3.24: Souvislost mezi účelem přeshraniční cesty a vlastnictvím automobilu  
Graf 3.25: Zajímavé cíle pro respondenty z ČR  
Graf 3.26: Preference cíle z Chomutova  
Graf 3.27: Preference cíle z Jirkova  
Graf 3.28: Preference cíle z Kadaně  
Graf 3.29: Preference cíle z Klášterce n.O.  
Graf 3.30: Zajímavé cíle pro respondenty z Německa  
Graf 3.31: Preference cílů z Annaberg-B.  
Graf 3.32: Preference cílů z Ehrenfriedersdorf  
Graf 3.33: Preference cílů z Sehmatal  
Graf 3.34: Preference cílů z Thum

## Úvod

Veřejná doprava je jeden ze základních pilířů strategie udržitelné mobility v urbanizované i regionální oblasti, přičemž se usiluje o racionální používání celkové nabídky dopravních prostředků. Udržitelná mobilita znamená omezovat znečištění ovzduší, snižovat hluk, neplýtvat prostorem a energií, ale i obecně zabránit zhoršování kvality života. Pro dosažení tohoto cíle je třeba zvýšit atraktivitu a používání veřejných dopravních prostředků a tím i zvýšit celkový podíl veřejné dopravy.

Není pochyb, že uživatel veřejné dopravy dnes očekává nejen dopravu z bodu A do bodu B za optimálních podmínek vzhledem k pravidelnosti, čistotě a bezpečnosti, ale vychází i z nových individuálních potřeb.

Veřejná doprava je důležitou součástí sociální politiky, ale i udržitelného rozvoje sídelních aglomerací a optimálního regionálního rozvoje. Její význam lze shrnout v pěti prvcích:

1. *Sociální aspekt.* Obyvatel, který nemůže používat individuální automobilovou dopravu, se potřebuje dostat do školy, do zaměstnání, k lékaři atd. za cenu pro něj přijatelnou.
2. *Prostorový aspekt.* Je velmi obtížné zejména ve městech zajistit prostor pro individuální automobilovou dopravu, která je prostorově náročná, včetně dopravy v klidu, tzn. parkovacích ploch.
3. *Hledisko ekologie,* podle kterého veřejná doprava obecně méně zatěžuje životní prostředí, ale jen za předpokladu její dostatečné využitosti.
4. *Bezpečnost.* Veřejná doprava vykazuje mnohem méně nehod na přepraveného cestujícího.
5. *Rovnoměrný regionální rozvoj* je podporován veřejnou dopravou, jedná se např. o zabránění vysídlování venkovských oblastí. [10]

Z hlediska regionálního rozvoje je pro příhraniční regiony klíčová přeshraniční doprava, jelikož tyto regiony historicky vždy trpěly slabší ekonomickou

výkonnosti kvůli částečné izolaci. Existují dva důležité mezníky, které významně ovlivnily přeshraniční pohyb osob. Prvním je 1. květen 2004, kdy ČR vstoupila do Evropské unie. V té době byla oproti automobilové dopravě přeshraniční železniční doprava zejména regionální často „tragédií“. Mnoho cest bylo nedostatečně nebo vůbec nebylo obsluhováno, zatímco propojení metropolí fungovalo dobře. Regionální doprava se často před hranicemi zastavila, protože technické systémy nebyly kompatibilní, protože existovaly právní překážky nebo protože si nikdo přeshraniční dopravu „neobjednal“. Postupem času však díky rostoucí poptávce došlo k zavádění jednotlivých přeshraničních spojů na regionální úrovni, a to jak železničních, tak i autobusových. Druhým, mnohem podstatnějším mezníkem, je 21. prosince 2007, kdy se Česká republika plně zapojila do tzv. schengenské spolupráce a připojila se ke skupině států, které neprovádějí kontroly na svých společných hranicích. Od tohoto dne je možné překračovat hranice bez nutnosti předkládat na hraničních přechodech identifikační průkaz, tj. možnost projíždět bývalými hraničními přechody bez zastavení. Tato změna silně ovlivní vývoj přeshraniční dopravy a spolupráci sousedících zemí nejen v tomto oboru.

Doprava je silně spjata s cestovním ruchem, atraktivitu jednotlivých turistických cílů zvyšuje právě jejich dostupnost individuální i veřejnou dopravou. Již před vstupem ČR do schengenského prostoru začaly spolupracovat české organizace cestovního ruchu s těmi zahraničními a začaly vytvářet společné produkty v příhraničních regionech. Nyní bude tato spolupráce zajisté ještě více prohloubena v následujících oblastech:

- rozvoj společných organizačních a kooperačních struktur mezi různými organizacemi (organizace cestovního ruchu, spolky pro rozvoj regionu, regionální rozvojové instituce), zaměřených na vytváření přeshraniční nabídky,
- zlepšení přeshraniční dostupnosti a nabídky v dopravě, zlepšení služeb v oblasti dopravy s cílem zvýšit mobilitu obyvatelstva regionu, spolupůsobení příhraničních regionů, sladění dopravní politiky na obou stranách a koordinovaná realizace opatření v oblasti dopravy,
- společný rozvoj destinací v oblasti nabídky pro využití volného času a v cestovním ruchu.

Tato práce se zabývá problematikou veřejné osobní dopravy se zaměřením na přeshraniční dopravu a je vypracována ve spolupráci s Institutem pro plánování turistiky a dopravy se sídlem v Drážďanech (Institut für Tourismus und Verkehr Claudia Hinrichs = ITV Hinrichs). Doprava bude analyzována z hlediska využití cestujícími, tj. technologické hledisko (kompatibilita dopravních systémů) nebude zohledněno. Teoretický základ dopravní problematiky včetně vysvětlení základních pojmů je podstatným pro zpracování praktické části, proto o něm bude pojednáno v první části práce. Cílem práce je poskytnout obraz zkoumaných regionů - okresu Annaberg v Německu a okresu Chomutov v České republice - z hlediska demografického i geografického, přehled dopravních systémů a organizace cestovního ruchu v daných regionech a zjištění potenciálu v oblasti přeshraniční dopravy. Pro praktickou část bude využit výzkum trhu, z jehož výsledků budou odvozeny návrhy přispívající k rozvoji přeshraniční dopravy, zejména ke zvýšení podílu veřejné dopravy. Práce a její výsledky budou sloužit k rozvoji dopravy ve jmenovaných příhraničních okresech a tím i k celkovému rozvoji daných okresů.

# **1. DOPRAVA V POLITICKO-EKONOMICKÉM RÁMCI**

Doprava je nedílnou součástí ekonomiky. Jako odvětví to není systém izolovaný od celého hospodářství, nýbrž systém, který ovlivňuje a je ovlivňován celou ekonomikou. Obor dopravy se dá analyzovat z mnoha hledisek - ekonomického, politického, technologického, sociologického, ekologického atd. Pro tuto práci je relevantní právě politicko-ekonomický pohled, a proto tato první kapitola v rámci teorie dopravy popisuje přepravní trh, úlohu státu, dopravní systém a jeho elementy a charakter veřejné dopravy.

## **1.1 Přepravní trh**

Trh je z hlediska ekonomické teorie místo, kde se střetává nabídka a poptávka a kde dochází k určení ceny a množství realizovaného produktu. Trh poskytující služby přemístění se nazývá přepravní resp. dopravní trh.

Produktem dopravy je služba - přeprava osob, zboží, zpráv z místa na místo. Služba obecně vykazuje několik vlastností, které mají velký vliv na její poptávku a nabídku. Služba je:

- neskladovatelná (nedá se dopředu vyrobit v době, kdy přeprava není požadována a v době poptávky po přepravě ji vyskladnit a nabídnout),
- nehmatatelná (nelze předem objektivně posoudit její kvalitu a provedení),
- proměnlivá (mění se s charakterem poskytovatele),
- nedělitelná (spotřebovává se v ten moment, kdy je vytvořena - z tohoto důvodu často nastává v oblasti dopravy kapacitní nedostatek či nevytíženost a je vázána na dostupnost dopravních prostředků). [1,4]

Vývoj poptávky a nabídky v osobní dopravě podléhá vlivům a změnám i mimo dopravní sektor. Jedná se zejména o lepší vybavenost domácností prostředky individuální dopravy, rostoucí podíl volného času jakož i rostoucí podíl spotřebních výdajů na volnočasové aktivity, proces suburbanizace<sup>1</sup>, překonávání větších vzdáleností při dojíždění do zaměstnání nebo naopak nové formy práce

---

<sup>1</sup> Suburbanizaci lze definovat jako proces přetváření krajiny způsobený pohybem obyvatelstva z města na jeho okraj, a to ve spojení s novým bydlením nebo novými ekonomickými (komerčními) „centry“.



umožněné díky informačním technologiím (práce z domova). Více je o těchto vlivech pojednáno v kap. 1.2.1. [9]

### **1.1.1 Poptávka po dopravě**

Poptávku po dopravě vyvolává zákazník (cestující, přepravce, stát). Je podstatné rozlišovat poptávku po dopravních zařízeních a poptávku po dopravních službách. Poptávka po dopravních službách se vyznačuje kolísáním v čase, tzv. časovými nerovnoměrnostmi (ve špičkové hodině, v průběhu dne, v jednotlivých dnech týdne, v jednotlivých měsících i letech) a kolísáním v prostoru, tzv. prostorovou nerovnoměrností proudů cestujících (obsazení jednotlivých vozů, různé zatížení jednotlivých úseků, různý obrát cestujících v jednotlivých zastávkách...). Důležitým faktem také je, že do hodnoty dopravy spotřebitel nezahrnuje pouze jízdné, ale také své alternativní náklady (čekací doba, čas přepravy, její bezpečnost apod.) Spotřebitel hodnotí dopravu poměrně subjektivně a ve vztahu k její nehmatatelnosti od ní očekává spoustu záruk (bezpečnost, včasnost, spolehlivost apod.) [1]

### **1.1.2 Nabídka dopravy**

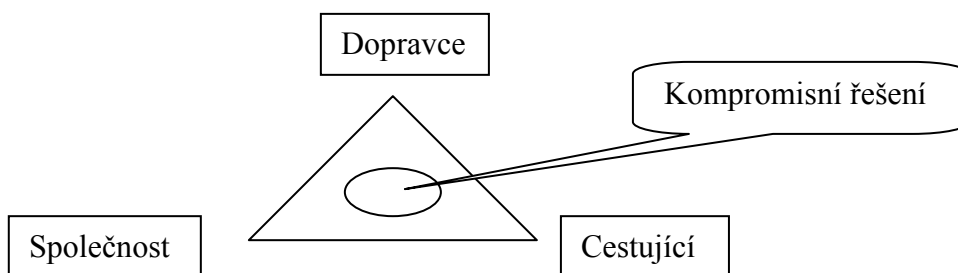
Nabídka firmy, která se zabývá dopravou je charakterizována jistými zvláštnostmi:

- Je poněkud problematické definovat nabídku jednotlivé firmy, neboť nabídka dopravy je závislá na infrastruktuře.
- Do nákladů dopravy je třeba implementovat také individuální požadavky spotřebitele na kvalitu, včasnost, bezpečnost a trvání nabízené služby.
- Nabídka firmy bývá regulována (jedná se např. o cenovou regulaci ze strany státu, zákaz silniční nákladní dopravy v době dopravních špiček apod.).
- Inovační cyklus není tak pružný a krátký jako u hmotných statků. Je to dáno tím, že přemístění se neopotřebovává, ale přímo vždy spotřebovává a také tím, že u služeb záleží spíše na životní úrovni a životním stylu obyvatelstva. Inovační aktivita musí být spojena s jinou službou, či lidskou potřebou jako komplementární k ní. [1]

Při vytváření nabídky osobní dopravy proti sobě stojí zájmy jednotlivých subjektů:

- Dopravce, jehož zájmem je maximalizace svého zisku. Proto provozuje ztrátové spoje v neatraktivních časech jen s dotacemi.
- Cestující, pro něhož by bylo neoptimálnější vytvořit co nejširší a nejvýhodnější nabídku přepravních služeb bez ohledu na společnost, zájmy dopravce a životní prostředí.
- Společnost/životní prostředí. Pro externí subjekty dopravního procesu by byla vyhovující pěší a cyklistická doprava, což je ale v silném protikladu se zájmy zbývajících dvou subjektů. [3]

V této souvislosti je třeba najít mezi těmito zájmy kompromis. Situace je znázorněna obrázkem 1.1.



**Obr. 1.1:** Vztah přímých a nepřímých subjektů u nabídky osobní dopravy.  
Zdroj: VONKA, Jaroslav, et al. *Osobní doprava*. 1.vyd. Pardubice:  
Univerzita Pardubice - Dopravní fakulta Jana Pernera, 2004., s. 37.

Soulad nabídky a poptávky na trhu přepravních služeb spočívá jednak v konkurenci mezi jednotlivými druhy doprav, jednak uvnitř jednotlivých druhů doprav. Formy konkurence v osobní dopravě se liší podle toho, zda jde o konkurenci mezi veřejnými dopravci nebo o konkurenci ve smyslu soupeření s individuální či neveřejnou dopravou. [4]

### 1.1.3 Dopravní politika a úloha státu

Ekonomická činnost dopravních podniků je silně svázána s veřejnými cíli. Jedná se o typické znaky té části ekonomiky, která je regulována státem. V rámci deregulace však postupně dochází k odstranění nejasností a střetů státních cílů a cílů jednotlivých dopravních podniků.

Otázku ekonomického smyslu opatření regulace trhu, tedy státních zásahů do tržních procesů je možno zkoumat z hlediska selhání trhu, které by mohlo vzniknout, kdyby stát procesy na dopravních trzích neovlivňoval. Regulace dopravního trhu zahrnuje přímé státní zásahy, které se odrážejí jak ve struktuře nabídky, tak i v chování trhu a tržních výsledcích.

Selhání trhu je možno popsat čtyřmi argumenty, které jsou níže detailně rozpracovány:

- V dopravním sektoru mají zvláštní význam externí (negativní) efekty.
- Vlastnosti výkonů v dopravě mají povahu veřejných statků.
- Na dopravních trzích panuje tendence k ruinující konkurenci.
- Přirozený monopol je důsledkem podmínek na dopravním trhu.

Dopravní sektor je značným zdrojem **externích efektů**. Ve smyslu externích nákladů se jedná zejména o: emise škodlivin, emise CO<sub>2</sub>, hluk, poúrazové náklady, dopady na floru a faunu. Druh a velikost externích efektů ale přesto nejsou pádným důvodem pro obecnou regulaci trhu. Spíše by bylo třeba zavést postup internalizace těchto externích nákladů. Zde se nabízí možnost regulace prostřednictvím certifikátů (možnosti zakoupení práva na emise).

**Veřejné statky** jsou charakterizovány nerivalitou poptávajících a nevyloučitelností ze spotřeby. Tyto znaky neplatí ani pro dopravní infrastrukturu, ani pro použití dopravních prostředků. V oblasti dopravy by se mohlo jednat o tzv. meritorní statky<sup>2</sup>. Tato vlastnost by mohla ospravedlňovat státní regulaci jako plánování dopravních cest zaměřené na dopravní síť bez

---

<sup>2</sup> meritorní statky = statky v odvětví, kde má stát zájem na určitém rozsahu spotřeby statků či služeb, obecně prospěšné statky

ohledu na druh dopravy. V žádném případě se ale v oblasti dopravy nejedná o veřejné statky, pro které neexistuje fungující trh.

O části dopravního sektoru se tvrdí, že v ní spočívá **tendence k ruinující konkurenci**. Pojmem ruinující konkurence se označuje strategie silných nabízejících a poptávajících (strategie pronikání na trh). Odůvodněno to je strukturou nákladů (nízké variabilní a velmi málo likvidní náklady přepravníků), tržní silou přepravníků v nákladní dopravě, tržní silou železnice. Proti těmto vývojovým tendencím je třeba působit státní tržní regulací.

**Přirozený monopol** nastává tehdy, pokud je poptávané zboží vyrobeno jedním nabízejícím výhodněji, než kdyby byl tento objem zboží vyroben více nabízejícími. V oblasti dopravy lze o přirozeném monopolu hovořit jen co se týče železniční sítě. U železniční infrastruktury se jedná o tzv. *essentials facility* (= nezbytný prostředek), které je třeba zohlednit a představuje přirozený monopol kvůli významné ireversibilitě zdrojů a tímto následných překážek vstupu na trh. Toto možné uznání přirozeného monopolu u železniční sítě ovšem není důvodem k zásadní regulaci trhu. [2]

## 1.2 Dopravní systém

Doprava má interdisciplinární charakter, a proto je třeba na ni pohlížet jako na systém. KASPAR (1977) definuje dopravní systém jako celek zařízení, popřípadě elementů a opatření k přepravě osob, zboží a zpráv v prostoru.<sup>3</sup> [5]

Dopravnímu systému jsou nadřazeny a přiřazeny dimenze prostředí:

- ekonomického,
- sociálního,
- politického,
- technologického,
- ekologického.

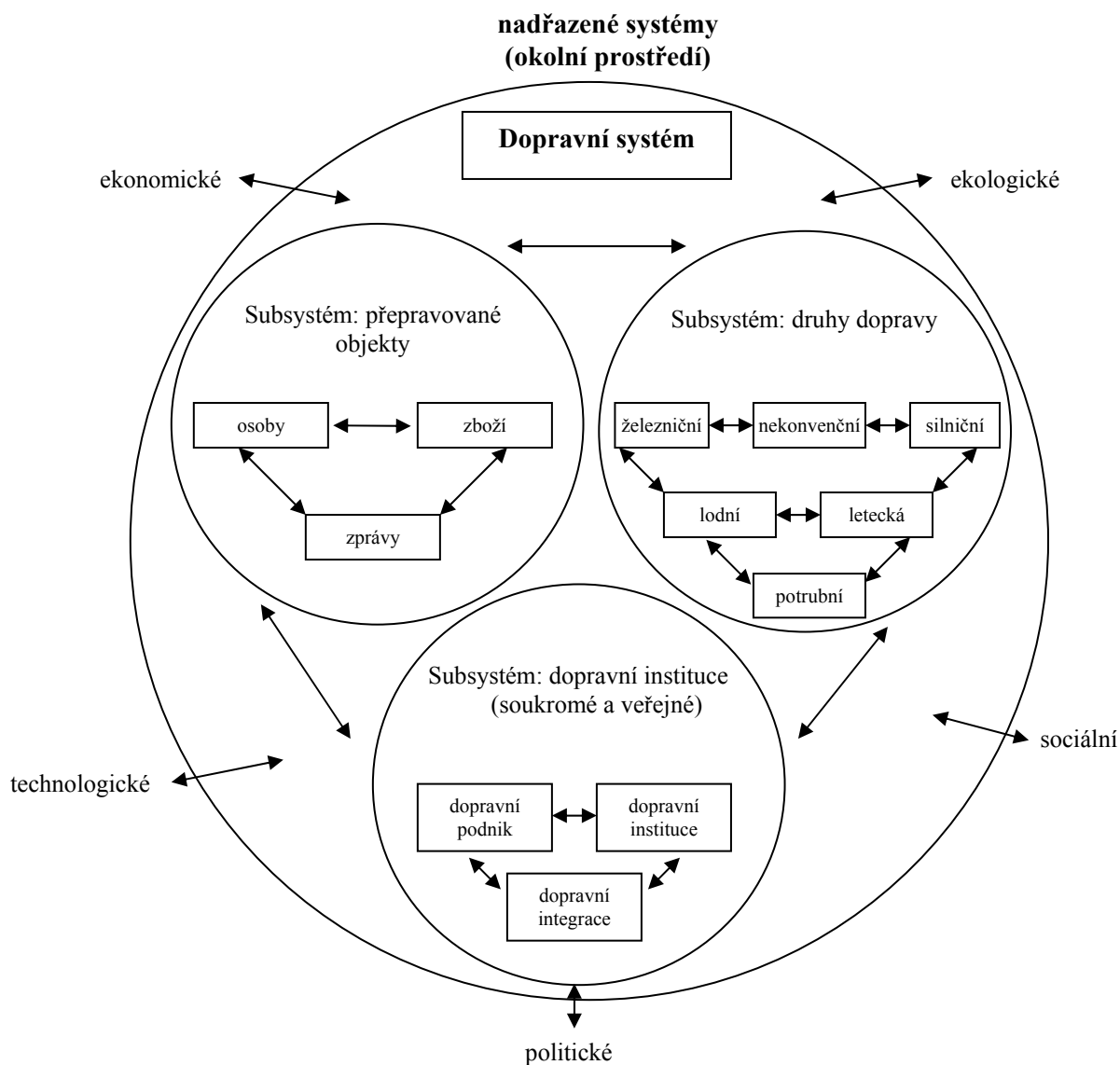
---

<sup>3</sup> „... Gesamtheit der Einrichtungen bzw. Elemente und Massnahmen zur Beförderung von Personen, Gütern und Nachrichten im Raum.“ KASPAR, Claude. *Verkehrswirtschaftslehre im Grundriss*. 1. Auflage. Bern: Haupt, 1977, s. 13

Naopak podřazeny jsou dopravnímu systému subsystemy:

- přepravovaných objektů,
- druhů dopravy,
- dopravních institucí.

V tomto smyslu se jedná o otevřený systém se souvislostmi a závislostmi k různému okolnímu prostředí, jak ukazuje obr. 1.2. Dopravním systémem je tak nejen daným prostředím silně ovlivňován, ale také toto okolí rovněž utváří.



**Obr. 1.2:** Dopravní systém. Zdroj: KASPAR, Claude. *Verkehrswirtschaftslehre im Grundriss*. 1. Auflage. Bern: Haupt, 1977, s. 15.

### **1.2.1 Okolní prostředí**

Na dopravní systém má velký vliv jeho okolí, které je představováno okolím ekonomickým, sociálním, politickým, technologickým a ekologickým.

#### **1.2.1.1 Ekonomické prostředí**

Dopravní systém umožňuje oddělení místa výroby a místa spotřeby. Tato místa určují také intenzitu dopravních proudů a kladou na dopravní systém kvalitativní požadavky. Silný vliv ekonomického okolí na dopravní systém je zjevný především v cyklickém vývoji ekonomiky, kdy ve vysoké konjunkturu dopravní výkony rostou a naopak v recesi klesají. Individualizace dopravní nabídky spojená s vývojem dopravní techniky, v první řadě ve formě osobních automobilů, a rostoucí blahobyt (vyšší a lepší rozdělení důchodů ve formě rostoucího průměrného HDP na osobu) vedly ke zvyšující se mobilitě obyvatel. To platí jak pro dopravu do zaměstnání, tak i pro dopravu ve volném čase.

#### **1.2.1.2 Sociální prostředí**

Dopravní systém stojí lidem tzv. k službám a je lidmi obsluhován, slouží tedy k uspokojování jejich potřeb. Toto ovlivňuje zohlednění jejich požadavků, především výkonnost (kapacita, pohodlí) a bezpečnost dopravních prostředků. Vlastnictví osobního automobilu má význam pro neekonomické hodnoty, jako je volnost, ekonomická a sociální mobilita, symbol stavu atd. a tyto hodnoty jsou významnější než cena nebo náklady. Rostoucí stupeň urbanizace měst podstatně podpořil mobilitu obyvatel. Společenskopolitický systém cílů, který zahrnuje uspokojení základních potřeb obyvatel (seberealizace, odpočinek, individuální blahobyt) a odstraňování společenských nerovností, je odkázán na fungující dopravní systém. Proto hraje vývoj obyvatelstva, změna ve struktuře obyvatel (věkové složení, sociálně-ekonomické složení), regionální rozložení obyvatel (rozložení pracovních míst a bydlišť, vzdělávacích institucí) rozhodující roli pro objem a rozložení dopravy a určují kvantitu a kvalitu dopravního systému.

#### **1.2.1.3 Politické prostředí**

V politickém prostředí se jedná především o zásahy státu, zda a v jaké míře mají být v oblasti dopravy uplatňovány. O jejich nutnosti je pojednáno v kapitole 1.1.3. Z minulosti je třeba zmínit zestátnění železnic po téměř celé Evropě a jejich následné monopolní postavení po mnoha desetiletí na trhu dopravy. V současné

době hraje stát či jeho složky (kraje, obce) roli především v oblasti veřejné dopravy.

#### **1.2.1.4 Technologické prostředí**

Revoluční vývoj dopravy vzhledem k rychlosti, bezpečnosti, výkonnosti a hospodárnosti ve všech druzích dopravy (železniční, letecká, námořní i silniční) změnil nejen samotné dopravní podmínky, ale silně ovlivnil hospodářský život. Technický pokrok opatřil zejména dopravní prostředky specifickými vlastnostmi jako je volnost u silniční dopravy a rychlost u letecké.

Technický pokrok posledních desetiletí má za následek tyto kvalitativní a kvantitativní zlepšení dopravní nabídky:

- vyšší bezpečnost dopravních prostředků,
- vyšší rychlost dopravních prostředků,
- zlepšení dopravní obslužnosti veřejnými dopravními prostředky,
- zvýšení kapacitní výkonnosti dopravních prostředků.

#### **1.2.1.5 Ekologické prostředí**

Rostoucí znečištění vzduchu a vody, narušování přírodní rovnováhy, nehospodárná zástavba omezené půdy aj. jsou důsledky exponenciálního růstu ekonomiky. Dopravní sektor se na tomto také podílí, a tak byla přijata různá opatření na ochranu životního prostředí (např. zákaz jízdy těžkým motorovým vozidlům o víkendech a v noci, zákaz letů civilních letadel nadzvukovou rychlostí, nákladné protihlukové stěny u silniční dopravy, snížení povolených emisních hodnot...)

### **1.2.2 Subsystem: druhy dopravy**

Existuje několik hledisek dělení dopravy, základní dělení na dopravu veřejnou a individuální, které je relevantní pro tuto práci, uvádí VONKA et al. (2004). Je třeba zmínit, že v současné době dochází ke kombinaci různých druhů dopravy, jejímž důsledkem je vznik dopravních sítí.

#### **1.2.2.1 Dopravní obory**

V osobní dopravě se lze setkat s různými hledisky dělení dopravních oborů - jedním z nich je dělení na dopravu veřejnou a dopravu individuální. [3]

Ve **veřejné** osobní dopravě existují následující druhy dopravy:

1. *železniční* - především v Evropě je široce rozšířena, zatímco na ostatních kontinentech hraje roli jen v oblasti aglomerací. Železnice vykazují výhody pro *zákazníky* zvláště v hustě osídlených oblastech, kde může být zajištěna vyšší frekvence spojů. V těchto oblastech představují dráhy značné pohodlí na základě centrální polohy stanic a pohodlné, dnes ve většině případů, rychlé jízdy.
2. *hromadná silniční (autobusová)* - je vhodná pro přepravu menšího množství osob na krátké a střední vzdálenosti. Autobusy jsou relativně cenově výhodné a flexibilní vzhledem k jejich zastávkám a umožňují tímto cestujícím jednoduchý přístup.
3. *letecká* - představuje dnes nejdynamičtější element dopravního systému. Má výhody pro cestující především v rychlosti a tím krátkými přepravními časy a také v podobě zážitku z cesty. Je však spojena s negativními externími efekty ve formě hluku a zatížení životního prostředí škodlivými látkami.
4. *vodní* - lodní doprava hraje dnes v osobní dopravě minimální roli. Uplatnění má v oblasti turismu - vyhlídkové plavby po jezerech a řekách a také v podobě výletních oceánských plaveb.
5. *nekonvenční doprava* - jedná se o zvláštní druh dopravy z hlediska použité dopravní cesty (dráhy s magnetickým polštářem, pohyblivé chodníky, kabinková doprava aj.)

Dále k veřejné hromadné dopravě VONKA et al. (2004) řadí ještě dopravu městskou a ozubnicové nebo lanové dráhy, které se využívají při požadavku na překonání větších výškových rozdílů. Naproti tomu městská doprava je určena pro hromadnou přepravu osob na území ohraničené sídelní jednotky. Pro silné proudy cestujících se využívá podzemní dráha (metro), podpovrchová tramvaj, tramvaj, pro slabší proudy trolejbus či autobus.

V **individuální** dopravě se rozlišují následující druhy dopravy:

1. *Automobilová* - je významná především pro rekreační dopravu, kde je nedostatečná nabídka veřejné dopravy, vhodná je i v kombinaci



s dopravou veřejnou (systém Park and Ride<sup>4</sup>). Z pohledu zákazníka je vysoce flexibilní, představuje jednodušší přepravu pro širokou veřejnost (také pro tělesně postižené). Vykazuje však značné negativní externí efekty ve formě zplodin a hluku.

2. *Taxislužba* - je chápána jako doplněk k veřejné dopravě.
3. *Motocyklistická* - je vhodná na kratší vzdálenosti, méně zatěžuje životní prostředí než automobilová doprava.
4. *Cyklistická* - má význam na krátké vzdálenosti, možná je i návaznost na jinou veřejnou dopravu (systém Bike and Ride<sup>5</sup>).
5. *Pěší* - určena pro krátké vzdálenosti, může navazovat na další druhy dopravy (Park and Go<sup>6</sup>).

Z hlediska plošného lze rozdělit osobní dopravu na:

1. **místní** (na vymezeném území),
2. **příměstskou** (zajišťuje vazbu mezi sídelním útvarem, který je obsluhován místní hromadnou dopravou a jeho nejbližším okolím),
3. **regionální** (v rámci většího územního celku např. kraje, zabezpečuje vazbu mezi jednotlivými sídly regionu),
4. **dálkovou** (zajišťuje vazbu mezi významnými centry státu navzájem),
5. **mezinárodní** (uskutečňuje se na území kontinentu nebo i mezi nimi).

#### 1.2.2.2 Dopravní sítě

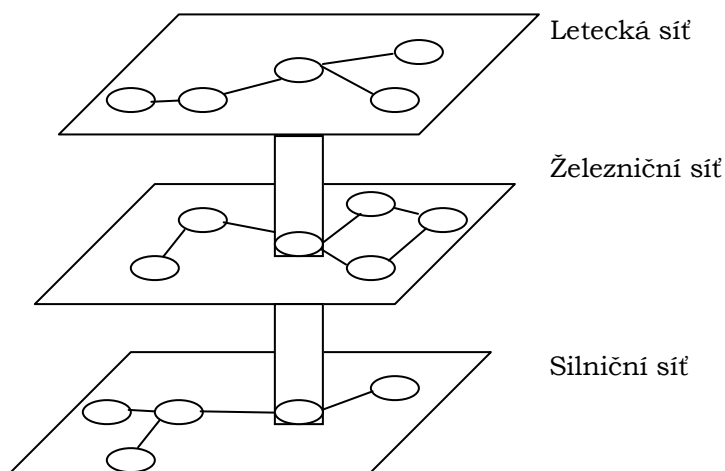
Tím, že se dopravní systémy a druhy dopravy překrývají a ovlivňují navzájem, vznikají dopravní sítě (obr. 1.3). Jejich základními elementy jsou hrany (dopravní spojení) a uzly (terminály). [6, 7, 8]

---

<sup>4</sup> Systém Park and Ride (P&R) umožňuje uživatelům individuální dopravy při cestě do centra města zaparkovat své vozidlo na vysokokapacitních parkovištích a po zaplacení parkovacího poplatku obvykle obdrží rovněž jízdenku na městskou hromadnou dopravu.

<sup>5</sup> Systém Bike and Ride (B&R) preferuje využívání jízdního kola spolu s hromadnou dopravou oproti osobnímu automobilu. Jedná se zde o vybudování záchytných parkovišť a úschoven jízdních kol v blízkosti zastávek veřejné dopravy.

<sup>6</sup> Se systémem Park and Go (P&Go) je spojena také výstavba záchytných parkovišť, na které navazují pěší koridory, vyznačené stezky pro chodce do centra města



**Obr. 1.3:** Dopravní síť. Zdroj: BIEGER, Thomas. *Tourismuslehre: ein Grundriss*. 2. Aufl. Bern: Haupt, 20068, s. 214.

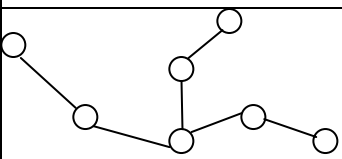
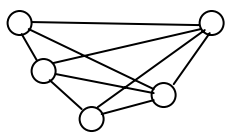
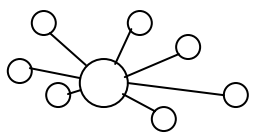
**Uzly** v rámci dopravních sítí jsou terminály, v nichž cestující mohou měnit různé dopravní prostředky a spojení, popřípadě nastoupí do jiné dopravní sítě. Pod pojmem terminál se rozumí železniční stanice, autobusová zastávky, letiště, přístavy aj. Tyto terminály disponují optimální dopravní návazností a jsou také významné pro rozvoj turismu. Pro terminály jsou typické následující charakteristiky:

- V konkurenci mezi terminály se prosadí ten, který disponuje nejširším zdrojem dopravy.
- Terminály obzvláště v sítích hub and spoke mají tendenci růst. Pokud by nabízely menší počet dodatečných spojení než jejich konkurence, ztratily by na konkurenceschopnosti tím, že by nabízely méně přestupních spojení a vykazovaly by vyšší náklady.
- Terminály se stávají navíc i komerčními centry služeb. Zvyšují tak i atraktivitu místa díky možnosti nákupů. Mnohá letiště nabízejí umělecké výstavy, fitnes centra, velký počet obchodů atd.

**Hrany** v dopravní síti představují dopravní spojení, která jsou realizována díky infrastruktúře a různým druhům dopravy

Příklady dopravních sítí včetně jejich výhod a nevýhod jsou uvedeny v tabulce 1.1. U veřejné osobní dopravy se lze nejčastěji setkat se sítí hub-and-spoke (u městské dopravy) a s linkovou sítí (u regionální dopravy).

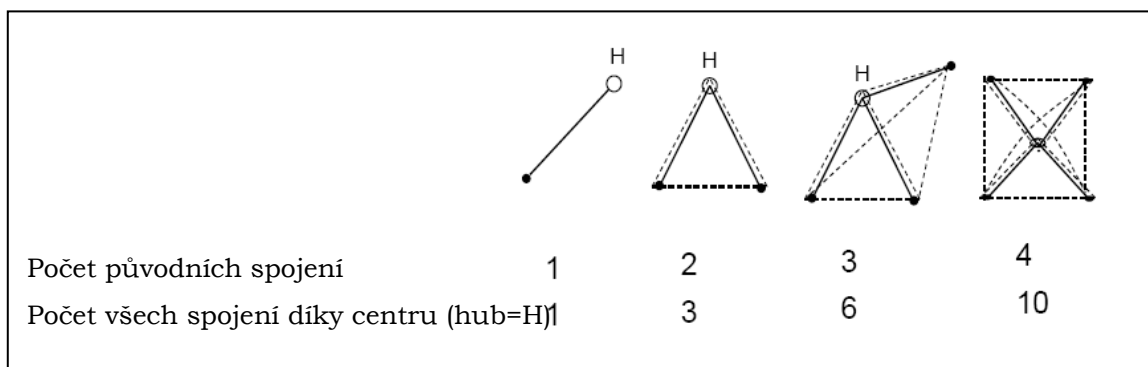
**Tabulka 1.1:** Typologie dopravních sítí

	<b>Linková síť</b>	<b>Síť typu „mříž“</b>	<b>Hub-and-Spoke</b>
Zobrazení			
Výhody	<ul style="list-style-type: none"> <li>- jednoduché plánování</li> <li>- jasné řízení a organizace</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vysoká produktivita práce</li> <li>- atraktivní pro obchodní cesty</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- větší nabídka</li> <li>- dominance uzlu jako strategická hodnota</li> <li>- úspory z rozsahu</li> </ul>
Nevýhody	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nízká frekvence</li> <li>- velké náklady na terminály</li> <li>- nízká produktivita práce</li> <li>- vysoké marketingové náklady</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nízká frekvence</li> <li>- velké náklady na terminály</li> <li>- vysoké marketingové náklady</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- přetížení centra ve špičce</li> <li>- vysoká náchylnost ke zpoždění</li> </ul>

Zdroj: Vlastní zpracování podle BIEGER, Thomas, et al. *Dienstleistungsmanagement in Netzwerken: Wettbewerbsvorteile durch das Management des virtuellen Dienstleistungsunternehmens*. 1.Aufl. Bern: Haupt, 2006.

V dopravní síti se projevují tzv. síťové efekty, obzvláště pokud je síť uspořádána podle principu „hub and spoke“. Významnou roli hrají:

1. „Hub economies“. Prostřednictvím zřízení centra (hub) může být nabídnuto nadproporcionálně větší množství spojení z počátku (origin) do místa určení (destination), jak je uvedeno na obr. 1.4. Navíc ze zřízení centra vyplývají také úspory z rozsahu (např. díky lepšímu využití terminálů, které jsou náročné na investice, dopravní návaznost atd.). Tyto hub economies vedou ke koncentraci dopravních sítí s odpovídajícími infrastrukturními problémy.



**Obr. 1.4:** Síťové efekty vznikající vytvořením centra. Zdroj: BIEGER Thomas. *Podklady k přednáškám ke kurzu Customer Value in Tourismus und Verkehr*, St. Gallen: Universität St. Gallen, 2007

2. *Minimální velikosti sítě.* Celková síť je odkázána na kritickou velikost v závislosti na dopravním prostředku. Pokud by byly některé linky zrušeny, např. železnice v okrajových oblastech, bude tím oslabena celá síť, neboť klesne vytížení hlavních dopravních os. Opatření vedoucí k optimalizaci celé sítě musí být proto pečlivě zhodnocena s ohledem na jejich účinky.
3. *Efekty vzhledem k velikosti sítě.* Jedná se o pozitivní externalitu (výstavba spojení z letiště podporuje také železniční dopravu), úspory z rozsahu na straně nabídky (např. optimálnější oběh vozidel) nebo efekty na straně poptávky (tržní síla). V této souvislosti se bez státních regulací a omezení vstupu na trh prosadí v dopravní síti vždy ten největší nabízející. [8]

### 1.2.3 Subsystem: přepravované objekty

KASPAR (1977) ve svém modelu uvádí tři druhy přepravovaných objektů: osoby, zboží a zprávy, podle nichž se také rozlišuje osobní, nákladní doprava a přeprava zpráv.

S osobní dopravou je spojen pojem **mobilita** obyvatel, kterým se rozumí tzv. aktivity mimo domov, které jsou uskutečněny prostřednictvím motorizované (individuální dopravní prostředky i prostředky veřejné dopravy) nebo nemotorizované dopravy. Přičemž zvláštní význam mají motorizované aktivity,

jelikož vedou k velkému počtu pozitivních a negativních ekonomických účinků.  
[2]

Je důležité analyzovat důvody mobility obyvatel. Pokud se vychází z aktivit mimo domov, rozlišují se následující účely použití dopravy:

- vzdělání,
- zaměstnání,
- obchodní záležitosti,
- nákupy či jiné vyřizování soukromých záležitostí,
- volný čas,
- dovolená.

V průběhu jedné cesty je zpravidla vykonáváno více aktivit (např. cesta do práce je spojená s nákupem, návštěvou úřadů, lékařů atd.).

Jaký konkrétní druh či druhy dopravy daný jedinec použije, je závislé na interních i externích faktorech dopravního sektoru. Mezi interní faktory se řadí:

- vlastnictví řidičského průkazu,
- disponibilita osobním automobilem,
- nabídka veřejných dopravních prostředků,
- množství a kvalita dopravních cest,
- vývoj nákladů při užívání dopravních prostředků.

Externí faktory tvoří:

- stavba a rozmístění sídelních celků a jejich vzdálenost k místům výkonu práce,
- procesy koncentrace pracovních míst - především v sektoru služeb jak v centrech, tak na okraji aglomerací,
- disponibilita volným časem jako důsledek zkrácené pracovní doby,
- růst kongresové turistiky.

Determinanta volného času má zvláštní význam pro použití individuálních dopravních prostředků. Přibývajícím volným časem zvyšuje mobilitu. Jak ukazuje

tabulka 1.2, podílela se doprava ve volném čase 39,1 % a doprava o dovolené 7,9 % na všech osobových km motorizovaných aktivit spojených s dopravou.

**Tabulka 1.2:** Účely použití dopravy a relativní volba dopravního prostředku v r. 1999 v Německu (vztaženo na motorizovanou osobní dopravu, údaje v %)

Účel použití dopravy	Podíl na celkové osobní dopravě	Podíly dle účelu použití dopravy	
		Individuální doprava	Veřejná doprava
Doprava do zaměstnání	21	78,9	21,1
Doprava za vzděláním	4,7	37,1	62,9
Služební cesta	16,6	83,6	16,4
Nákupy	10,7	80,7	19,2
Volný čas	39,1	86,9	13,1
Dovolená	7,9	59,7	40,3

Zdroj: ABERLE, Gerd. *Transportwirtschaft: einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen*. 4. Aufl. München: Oldenbourg, 2003, s. 9.

#### 1.2.4 Subsystém: dopravní instituce

Mezi dopravní instituce patří především dopravní podniky, které jsou poskytovatelem dopravních výkonů. Řadí se sem i jiné organizace, které se jinak podílejí na organizování či podpoře dopravy. Jedná se např. v Německu o Dopravní svazy, které organizují regionální dopravu či v České republice o organizátory v integrovaném dopravním systému.

Účelem **integrovaného dopravního systému** hromadné přepravy osob (IDS) je vytvoření takového systému, který uspokojí optimálním způsobem přepravní potřeby obyvatel a návštěvníků daného regionu, tj. poskytne dostatečně kvalitní a cenově přístupnou nabídku potenciálním zákazníkům. Znamená to použití společného jízdního dokladu bez ohledu na konkrétního provozovatele dopravy a vzájemnou časovou i prostorovou koordinaci dopravních prostředků jednotlivých druhů dopravy zúčastněných na IDS. Dochází k optimalizaci dopravního procesu, tedy co nejefektivnější dostupnosti cílů. Přínosem fungujícího IDS by mělo být udržení co nejvyššího podílu veřejné dopravy v rámci osobní přepravy. Základními principy IDS tedy jsou:

- Jednotný regionální dopravní systém s kolejovou dopravou jako kmenovou (autobusová doprava je organizována spíše jako návazná k terminálům).

- Systém umožňuje kombinovaný způsob přepravy osobním automobilem a prostředky veřejné dopravy (realizovaný prostřednictvím parkovišť P&R).
- Jednotný přestupný tarifní systém.
- Společný přístup k trhu (vzájemná provázanost spojů, marketingu apod.).

Pro dopravce je IDS komplikovanější zejména z hlediska organizace a řízení, proto bývá ustanoven organizátor neboli koordinátor IDS, který řeší spolupráci a jednotný postup dopravců v rámci IDS a vyjednává se samosprávnými orgány.

V současné době existuje v České republice již několik IDS, prvním z nich byl v roce 1993 IDS Praha, který je řízený organizací ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy). [3]

### ***1.3 Veřejná regionální doprava a její cíle***

Regionální doprava má z hlediska plošné rozlohy neostře vymezenou působnost oproti dopravě příměstské, pokrývající oblast s hustou zastavbou. Pokrývá sice také příměstské oblasti, působnost má ale rovněž i v méně osídlených oblastech mimo dosah příměstské dopravy.

Veřejná doprava velmi přispívá k udržitelné mobilitě. Systém vykazuje určité vnější vlastnosti, které jsou pro potenciálního cestujícího relevantní při rozhodování o tom, jaký druh dopravy použije, a vnitřní vlastnosti jako je např. stupeň otevřenosti trhu veřejné dopravy, plánování dopravní obslužnosti, které jsou spíše záležitostmi organizace a potažmo poskytovatelů veřejné dopravy. [10]

Pro úspěšnost veřejné dopravy jsou podstatné následující parametry, které ovlivňují volbu dopravního prostředku:

- Cestovní doba, přičemž celkovou cestovní dobu tvoří doba jízdy, časová dostupnost (tj. doba čekání na zastávce na nejbližší vhodný spoj) a prostorová dostupnost (tj. docházková vzdálenost do nejbližšího bodu, který je obsluhován veřejnou dopravou). Snížení cestovní doby je tak

možné nejen snižováním doby jízdy, ale i prostřednictvím časové a prostorové dostupnosti a redukcí nutnosti přestupů.

- Cena pro cestujícího, který většinou uvažuje jen variabilní náklady na dodatečnou cestu.
- Pohodlí, kvalita dopravních prostředků a rozsah dalších doplňkových služeb.
- Bezpečnost z hlediska dopravního procesu (tj. pravděpodobnost nehody), ale i riziko protiprávních činů, terorismu, přírodních živlů.
- Spolehlivost, přičemž je třeba, aby dopravní proces proběhl s vysokou pravděpodobností podle zveřejněného jízdního řádu.
- Přístupnost, především co se týče využití veřejné dopravy i cestujícími tělesně postiženými a také starší populací, jejíž podíl roste a pro kterou je typické častější použití veřejné dopravy.
- Informovanost cestujících, vytvoření uživatelsky přátelského prostředí, snadná dostupnost informací o možnostech a podmínkách využití veřejné dopravy.

Pro naplnění výše jmenovaných vnějších cílů, relevantních pro konečného zákazníka, jsou důležitá tato kritéria:

- Je nezbytné nabídnout četná a pravidelná spojení veřejnou dopravou, která z hlediska časové dostupnosti konkurují individuální automobilové dopravě. Aspektu prostorové dostupnosti odpovídá síťový charakter veřejné dopravy, včetně přímých linek nebo zkrácení čekacích dob u spojů s přestupem. Proto je pro veřejnou dopravu důležité pokrytí celého území, v přiměřené kvalitě a za přijatelnou cenu.
- Je třeba zaměřit veřejnou dopravu na co možná nejvíce segmentů klientů ve společnosti, aby se změnilo vnímání veřejné dopravy jako sociální služby.
- Cestující s omezenou schopností pohybu a orientace musí mít možnost využívat veřejnou dopravu za srovnatelných podmínek jako ostatní cestující.
- Je důležité zajistit uživatelsky příznivé poskytování informací o možnostech a podmínkách využití veřejné dopravy a jejím aktuálním stavu, a to prostřednictvím informačních systémů.



## 2. CHARAKTERISTIKA ZKOUMANÉ OBLASTI

Pro výzkum byly po konzultaci s ITV Hinrichs vybrány tyto regiony: Landkreis (okres) Annaberg v Německu (Sasko) a okres Chomutov v České republice (Ústecký kraj). Tyto dva příhraniční regiony byly vybrány z důvodu již existující částečné spolupráce a možného potenciálu pro přeshraniční spolupráci nejen v oblasti dopravy. Tato kapitola charakterizuje oba okresy z hlediska geograficko-demografického, z hlediska dopravního systému a struktury cestovního ruchu.

### 2.1 Geograficko-demografická charakteristika

#### 2.1.1 Okres Chomutov

Okres Chomutov se rozprostírá v jihozápadní části Ústeckého kraje (viz obr. 2.1).



**Obr. 2.1:** Mapa okresu Chomutov. Zdroj: Internetové stránky města Kadaně [11].

Dnešní podobu získal Chomutov v roce 1960 díky celostátním územním změnám, kdy se sloučily bývalé okresy Kadaň a Chomutov a byly připojeny Vejpřty

z Karlovarského kraje. Hřebenem Krušných hor hraničí okres na severu se SRN, na jihovýchodě s okresem Louny, na severovýchodě s okresem Most a na straně západní sousedí s okresem Karlovy Vary v Karlovarském kraji.

Svou rozlohou 935 km<sup>2</sup> patří mezi středně velké okresy České republiky. K 31.12.2006 mělo v okrese trvalý pobyt 125 040 osob. Hustota zalidnění činí 133 osob na 1 km<sup>2</sup>.

Krušné hory zaujímají poměrně velkou část okresu, asi 41 %, což tvoří základnu pro využití v cestovních ruchu. Nejvýše položené místo na území okresu leží na úpatí nejvyšší hory Krušných hor Klínovce, jehož vrchol se ale nachází již na území kraje Karlovarského. Vodní toky Chomutovska jsou součástí povodí Labe, dílčí povodí jsou zastoupeny řekami Ohře a Bílina se svými přítoky.

Chomutovsko bylo po celá desetiletí známé hlavně jako okres těžkého průmyslu, energetiky, hutnictví a těžby hnědého uhlí. V dnešní době je však výkonnost hospodářství všech podniků v okrese ovlivněna transformačním procesem zahájeným počátkem roku 1991. Státní podniky byly rozprodány a v řadě z nich byla postupně zcela ukončena činnost. To mělo vliv na růst nezaměstnanosti, která sice v poslední době klesá, ale stále je s výši 12,26% nad celorepublikovým průměrem. [12]

Okres je v současné době rozdělen na dva správní obvody (Chomutov a Kadaň) a tyto se člení na 44 obcí, kterými jsou

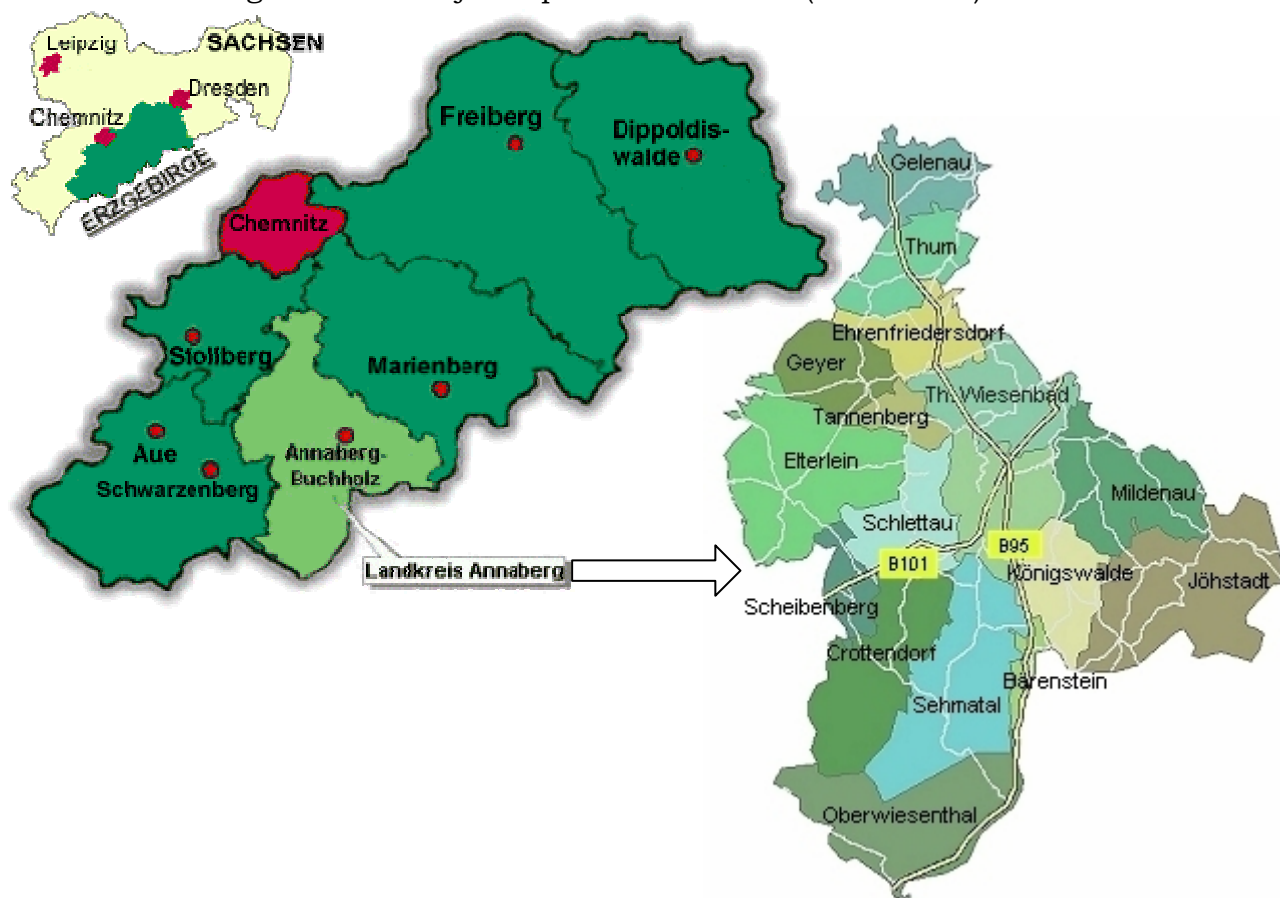
- ve správním obvodě Chomutov: Bílence, Blatno, Boleboř, Březno, Černovice, Droužkovice, Hora Svatého Šebestiána, Hrušovany, Chomutov, Jirkov, Kalek, Křimov, Málkov, Místo, Nezabylice, Otvice, Pesvice, Spořice, Strupčice, Údlice, Vrskmaň, Všehrady, Všestudy, Výsluní, Vysoká Pec a
- ve správním obvodě Kadaň: Domašín, Chbany, Kadaň, Klášterec nad Ohří, Kovářská, Kryštofovy Hamry, Libědice, Loučná pod Klínovcem, Mašťov, Měděnec, Okounov, Perštejn, Pětipsy, Račetice, Radonice, Rokle, Vejprty, Veliká Ves, Vilémov.

Z uvedených obcí má statut města: Chomutov (49 817), Jirkov (21 061), Kadaň (17676), Klášterec n. Ohří (15 546) a Vejprty (3237). V závorkách je uveden počet obyvatel k 31.12.2006. [12, 13]

Na území okresu Chomutov se nachází 10 mikroregionů - Koridor, Nechranicko, Podkrušnohor, Radnicko, St. Sebastian, Šumná, Údllicko, SOKO-Sdružení obcí krušnohorské oblasti, Svazem měst a obcí pro rozvoj průmyslových zón Chomutovska, Svazek obcí Vejprtska. Mikroregiony jsou dobrovolné svazky obcí, které se vytvářejí na území s podobnými problémy či obdobnou ekonomickou aktivitou. Jejich hlavním úkolem je (zejména v záležitostech nadobecního charakteru) společně řešit rozvoj území jako jsou např. komunikace, životní prostředí, cestovní ruch apod. [14]

### 2.1.2 Okres Annaberg

Okres Annaberg se nachází v jihozápadní části Saska (viz obr. 2.2).



**Obr. 2.2:** Mapa okresu Annaberg. Zdroj: Internetové stránky okresu Annaberg [15].

Svou podobu získal po správní reformě v roce 1994, kdy k němu byly zpětně připojeny obce Ehrenfriedersdorf, Gelenau a Thum. Na východě hraničí s okresem Mittler Erzgebirgkreis, na jihu s Českou republikou, na západě s okresem Aue-Schwarzenberg a na jihozápadě s okresem Stollberg.

Celý okres Annaberg zaujímá 438 km<sup>2</sup> a k 31.12.2006 zde žilo 82 383 obyvatel. Má nižší hustotu zalidnění – 190 obyvatel na km<sup>2</sup> (průměr spolkové země Sasko je 231), ale v porovnání s jinými okresy v Krušnohoří je celkem hustě zalidněn. Obyvatelstvo vykazuje mírné úbytky (oproti r. 1998 poklesl počet obyvatel o 8,9 %).

Převládá zde středně vysoká krajina, částečně sem zasahuje přírodní park Erzgebirge/Vogtland. Oblast je poznamenána těžbou uhlí, ale rozvíjely se zde i obory jako je řezbářství a soustružnictví. V současné době je okres Annaberg průmyslovou oblastí se zastoupením různých oborů zpracovávajících dřevo a kovy.

Okres Annaberg se administrativně člení na 9 měst a 8 obcí (v závorce uveden počet obyvatel k 31.12. 2006) [16, 17].

**Města:**

Annaberg-Buchholz, Große Kreisstadt (22 808)  
Ehrenfriedersdorf (5 238)  
Elterlein (3 217)  
Geyer (4 034)  
Jöhstadt (3 230)  
Kurort Oberwiesenthal (2 675)  
Scheibenberg (2 347)  
Schlettau (2 705)  
Thum (5 814)

**Obce:**

Bärenstein (2 684)  
Crottendorf (4 564)  
Gelenau/Erzgeb. (4 701)  
Königswalde (2 384)  
Mildenau (3 748)  
Sehmatal (Sitz: Cranzahl) (7 270)  
Tannenberg (1 254)  
Thermalbad Wiesenbad (3 710)

Okres Annaberg i Chomutov jsou součástí Euroregionu Krušnohoří, který vznikl v roce 1992 s cílem vytvořit z periferního postavení příhraničních oblastí společné hospodářské i kulturní centrum se zapojením do celé Evropy a působit ve prospěch prohloubení a rozvíjení přátelských vztahů mezi sousedními regiony a státy. K naplnění těchto cílů se Euroregion zaměřuje především na iniciování a podporu všech forem spolupráce mezi městy, obcemi, institucemi, organizacemi i jednotlivci v příhraničním regionu Čech a Saska. Mapa Euroregionu Krušnohoří je uvedena v příloze A. [18]

## **2.2 Dopravní systém**

V následující kapitole jsou charakterizovány okresy z hlediska organizace veřejné dopravy, dopravní infrastruktury a obslužnosti.

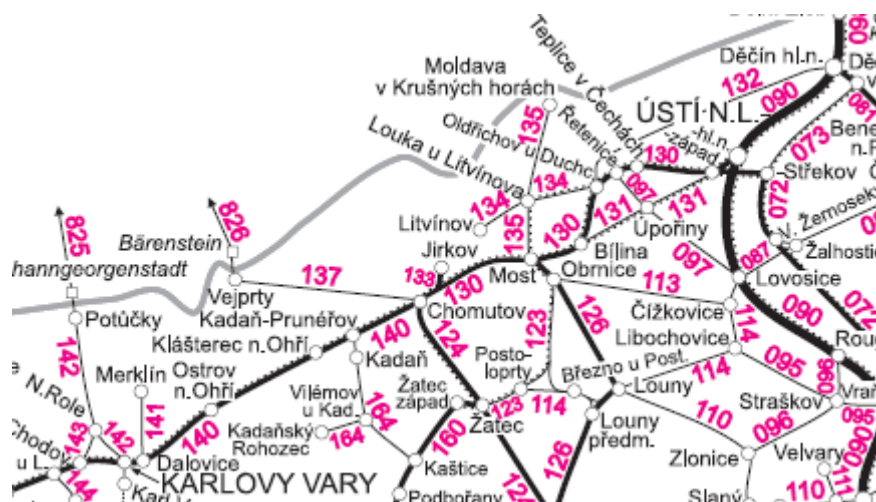
### **2.2.1 Okres Chomutov**

Na organizaci veřejné dopravy v České republice se podílejí různé státní složky. Stát zajišťuje prostřednictvím smluv o závazku veřejné služby dopravní obsluhu území dálkovou dopravou, a to pouze v oblasti drážní dopravy, segmentu rychlé regionální a meziregionální dopravy zpravidla kategorie rychlík a expres. Český právní řád tak neumožňuje státu zabezpečit tuto obsluhu území linkovou autobusovou dopravou v případech, kdy neexistuje konkurenceschopná drážní infrastruktura. Tyto případy jsou pak ponechány na dohodách jednotlivých krajů bez potřebné provázanosti s věcně souvisejícím systémem dálkové drážní dopravy. Dopravní obsluha území regionální dopravou je objednávána kraji nebo obcemi v samostatné působnosti. Kraje zajišťují základní dopravní obslužnost svého územního obvodu a obce ostatní dopravní obslužnost. Zatímco železniční doprava, jejíž operační rádius je zpravidla větší, není na obecní úroveň z hlediska financování zpravidla regionalizována, rozdílně podle regionů asi 0-20 % nákladů na dopravní obsluhu autobusovou regionální dopravou, a veškeré provozní prostředky pro MHD platí obce. Celková odpovědnost regionů a obcí je tak značná. [10]

Okresem procházejí důležité dopravní tepny, které tvoří především silniční tahy I. třídy s hlavními směry Chomutov – Praha – hraniční přechod Hora Sv. Šebestiána (I/7) a silnice Karlovy Vary – Chomutov – Děčín (I/13 a E442) a železniční tah dálkové dopravy 090, 130, 140 Ústí nad Labem - Chomutov - Cheb, které jsou doplněny regionální sítí.

Veřejná doprava je zajišťována vlaky a autobusy. Od platnosti nových jízdních řádů (tj. 9. 12. 2007) je zajištěna dopravní obslužnost obcí po všechny dny v týdnu. Byly zavedeny nové zastávky, zejména v průmyslových zónách, u nemocnic a u škol. Na mnoha linkách také byly změněny časy odjezdů, které vyhovují taktovému jízdnímu řádu.

Základní obslužnost drážní dopravou zajišťují České dráhy, a.s. Obr. 2.3 ukazuje výřez železniční sítě ČD, která v okrese Chomutov zahrnuje dálkový koridor Ústí n. Labem-Chomutov-Cheb (trať 130 a 140) a tři regionální tratě - 133, 137 a 826<sup>7</sup>.



**Obr. 2.3:** Železniční síť v okrese Chomutov a okolí.

Zdroj: Internetové stránky Českých drah [19].

Na trati č. 133 Chomutov-Jirkov jezdí 14 párů vlaků, z nichž o víkendech jsou v provozu jen 4 páry. Na další regionální trati č. 137 Chomutov-Vejprty je jen víkendový provoz dvěma páry osobních vlaků, z nichž jeden (tzv. Fichtelbergexpres) je přímým vlakem z Chemnitz do Chomutova. Omezení je způsobeno nízkou frekvencí cestujících a vysokými náklady na provoz tratě, která vede jen těžko přístupným terénem. Vývojem procesu osidlování Krušných hor došlo k situaci, kdy se zastávky na trati nachází i několik kilometrů od obce a dalším důvodem pro nízké využití tratě je cestovní doba mezi Chomutovem a Vejprty, která je dnes 90 min. Z Vejprty do Chemnitz vede třetí regionální trať č. 826, na které jsou provozovány 4 páry vlaků denně a dopravu zajišťuje německá Erzgebirgsbahn.

Autobusovou dopravu v okrese Chomutov zajišťují Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova, a. s., Autobusy Karlovy Vary, a. s. a Dopravní podnik Ústeckého kraje, a. s. Přehled oblastí a seznam linek, které tyto společnosti zajišťují, je přehledně uveden v příloze B.

<sup>7</sup> V ČR nese tato trať označení 826, v německé železniční síti je označována číslem 517

Městská hromadná doprava (MHD) je provozována ve městech Chomutov a Jirkov (Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova, a.s.), dále v Kadani (Technické služby Kadaň, spol. s r.o.) a v Klášterci n. Ohří (Firma Pavel Škramlík).

Mezi dopravní uzly se řadí město Chomutov - jak pro regionální a dálkovou vnitrostátní dopravu, tak i pro dopravu mezinárodní - a Klášterec n. Ohří, především díky vzniku nových obchodních a průmyslových zón.

Cestovní agentura Dopravního podniku měst Chomutova a Jirkova a. s. ve spolupráci s Magistrátem města Chomutov a Městským úřadem v Jirkově zabezpečuje provoz zlevněné rekreační dopravy. Jedná se o:

- letní cyklobusy na trasách Chomutov-Jirkov-Rudolice v horách, Jirkov-Chomutov-Hora sv. Šebestiána, Jirkov-Chomutov-Boží Dar, Chomutov-Jirkov-Nové Město, Chomutov-Jirkov-Tis u Blatna,
- zimní skibusy na trase Jirkov-Chomutov-Hora sv. Šebestiána, Jirkov-Chomutov-Boží Dar, Jirkov-Chomutov-Pyšná, Jirkov-Chomutov-Mezihorí-Načetín,
- zájezdy pro zájemce o koupání s tobogány a nákupy v Marienbergu, zájezdy do Annaberg-Buchholz.

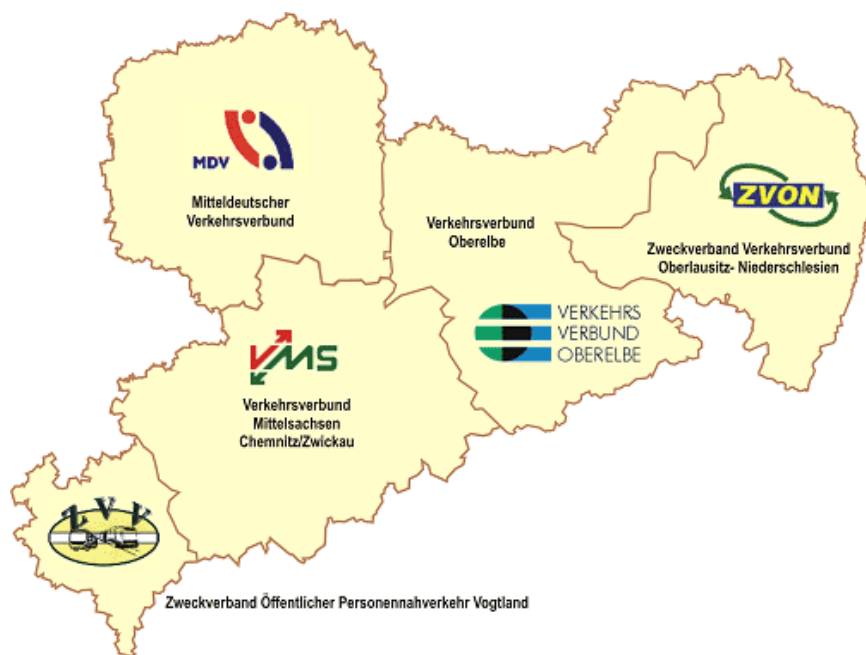
Dopravní obslužnost a propojenost vlaky i autobusovou dopravou nevyhovuje dnešním nárokům na stále se zvyšující mobilitu obyvatelstva. Nejproblematictější oblastí je chybějící integrace všech druhů veřejné dopravy. Není tak zajištěna návaznost u většiny spojů a hlavně jednotné jízdné, které by cestujícím usnadnilo dopravu. Vybudování kvalitních integrovaných dopravních systémů, jejichž základem bude železniční a autobusová přeprava osob, je příležitostí k zatraktivnění veřejné dopravy. [20,21]

### **2.2.2 Okres Annaberg**

Okres Annaberg společně s okresem Aue-Schwarzenberg a okresem Střední Krušnohoří jsou tvořeny rozsáhlými lesy a představují podstatné cíle cestovního ruchu a tím i dopravy.

Dne 1. 1. 1996 došlo ke kompletnímu přenesení odpovědnosti za veřejnou regionální dopravu na spolkové země, nejen její objednávání, ale i financování (dle Zákona o regionalizaci). Podle §3 Zákona o veřejné osobní dopravě ve spolkové zemi Sasko jsou okresy (Landkreis) a města tvořící samostatný městský okres (kreisfreie Städte) odpovědní za veřejnou regionální dopravu osob. Pracují společně s dopravními svazy v jednotlivých oblastech regionální dopravy a tyto sestavují, rozhodují a doplňují plány regionální dopravy. [22]

Sasko je rozděleno do pěti dopravních oblastí, přičemž okres Annaberg patří do dopravní oblasti Verkehrsverbund Mittelsachsen - viz obr. 2.4. Za účelem organizace dopravy byl založen Účelový svaz dopravní oblasti Střední Sasko (Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen - ZVMS). Od 1. června 2004 existuje společnost Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS), která je pověřena řízením provozu a převzala úkoly managementu.



**Obr. 2.4:** Dopravní oblasti Saska. Zdroj: Internetové stránky Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit [23].

Páteří silniční síť je tvořena v okrese Annaberg těmito komunikacemi: severojižní B95 (z hraničního přechodu Oberwiesenthal přes Annaberg-Buchholz,



Ehrenfriedersdorf, Thum až do Chemnitz), západovýchodní B101 zajišťující propojení Annaberg-Buchholz s Marienberg a Schwarzenberg.

Regionální železniční doprava je prezentována na dvou tratích: 517 a 518. Trať 517 je od 1.1.2001 provozována společností DB Regionetz Verkehrs GmbH, Ergzebirgsbahn. Díky sanaci a převodu soukromému provozovateli bylo dosaženo zlepšení nabídky, zkrácení času jízdy, konkrétně na trase Flöha - Annaberg-Buchholz - Bärenstein ze 128 na 87 minut. Na této trati jezdí vlakové spoje z Chemnitz přes Flöha, Annaberg-Buchholz do Bärenstein, z nichž 4 páry spojů zajíždí do (a vyjíždí z) českých Vejprt. Dále je tu provozován o víkendech a saských svátcích Fichtelbergexpres, který jezdí z Leipzig přes Vejprty do Chomutova. V Cranzahl je na něj přímé spojení na historický parní vlak Fichtelbergbahn. Lyžařské vleky a turistické trasy na Fichtelbergu jsou z nádraží Oberwiesenthal dosažitelné do 5 minut. Na trati 518 Cranzahl - Kurort Oberwiesenthal jezdí úzkokolejná parní dráha Fichtelbergbahn patřící společnosti SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft. V pracovní dny jsou provozovány 4 páry spojů, o víkendech a svátcích 6 párů spojů. Další parní dráha Pressnitzalbahn je provozována mezi městy Steinbach a Jöhstadt. Z Annaberg-Buchholz do Schwarzenbergu existuje železniční trať číslo 536, ale v provozu byla jen do roku 1997.

Kvůli hornatému krajinnému rázu není možné zajistit železniční spojení do všech míst. Proto jako doplnění k železniční dopravě slouží linky autobusové dopravy. Tyto linky doplňují dopravu jak z hlediska prostoru (tam kde není vybudována železniční infrastruktura, tvoří přímé spojení některých center Krušnohoří), tak z hlediska časového (podél železničních tras, ale v jiných časech). VMS je koncipuje na základě tzv. premium produktu TaktBus, v jehož rámci je usilováno o co nejpřímější vedení linek, systematickou návaznost na železniční dopravu, pravidelnou obslužnost v hodinovém taktu a o nadprůměrný komfort vozidel. Relevantní pro okres Annaberg jsou tyto linky TaktBus:

- Annaberg-Buchholz - Ehrenfriedersdorf - Thum - Gelenau - Burkhardtsdorf - Chemnitz Centrum (linka VMS 210) a
- Annaberg-Buchholz - Schwarzenberg - Aue (linka VMS 415).

Dopravní obslužnost menších obcí je také zajištěna autobusovými linkami. Plán sítě všech linek autobusové i železniční dopravy je uveden v příloze C. Provozovatelem veřejné autobusové regionální dopravy v okrese Annaberg jsou společnosti Autobus GmbH Sachsen - Regionalverkehr Chemnitz, BVO Verkehrsbetriebe Erzgebirge GmbH a Reichenbacher Verkehrsbetrieb Gerlach GmbH. Příloha E uvádí přehled linek, které tyto firmy zajišťují.

Městská hromadná doprava je zajišťována společností BVO Verkehrsbetriebe Erzgebirge GmbH ve městech Annaberg-Buchholz a Lázně Oberwiesenthal.

V zimních měsících spojuje lyžařské regiony Lázně Oberwiesenthal a Boží Dar skibus (2 páry spojů denně), jehož provozovatelem je BVO Verkehrsbetriebe Erzgebirge GmbH. Další skibus jezdí mezi Johanngorgenstadt a Lázněmi Oberwiesenthal. [24]

Stát Sasko se vyznačuje dobrou dopravní obslužností díky nabídce veřejné silniční a železniční dopravy - městské i regionální. Veřejná doprava je alternativou k individuální dopravě, neboť poskytuje rychlá spojení v taktovém jízdním řádu za jednoduchých možností přestupu mezi jednotlivými dopravními prostředky. Vedle propojení a návaznosti jednotlivých spojů železniční dopravy je třeba zajistit i návaznost na regionální a městské autobusy. V okrese Annaberg je tak třeba dále rozvíjet Annaberg-Buchholz - Dolní nádraží jako atraktivní přestupní bod. Rezervy regionální dopravy v okrese Annaberg spočívají v postupném přizpůsobení a koordinaci železniční a autobusové dopravy. Deficitem železniční dopravy je především vedení tras údolím řek, což má za následek delší cestovní dobu. Dále je třeba obnovovat vozový park a zatraktivňovat nádraží a učinit tak veřejnou dopravu rovnocennou alternativou k dopravě individuální.

### **2.2.3 Přeshraniční doprava**

Základní předpoklad pro uskutečnění přeshraniční dopravy tvoří hraniční přechody. Jejich přehled následuje v tabulce 2.1.

**Tabulka 2.1:** Hraniční přechody v okrese Annaberg a Chomutov

Název přechodu	Nákladní automobily	Autobusy	Osobní automobily	Motocykly	Železnice	Chodci	Cyklisté	Lyžaři
Oberwiesenthal (B95) - Boží Dar <sup>1</sup>								
Oberwiesenthal - Hřebečná (Boží Dar/Hubertky) <sup>1</sup>								
Oberwiesenthal - Loučná								
Hammerunterwiesenthal - České Hamry								
Bärenstein - Vejprty								
Jöhstadt - Černý Potok								
Jöhstadt (Schmalzgrube) - Kryštof Hamry								
Reitzenhain (B174) - Hora Sv. Šebestiána <sup>2</sup>								

<sup>1</sup> územně patří do okresu Annaberg, na české straně náleží do Karlovarského kraje

<sup>2</sup> územně patří do okresu Chomutov, na německé straně náleží do okresu Mittlerer Erzgebirgskreis

Zdroj: Vlastní zpracování.

V současné době existují ve zkoumaných regionech tato přeshraniční spojení:

- železniční doprava na trati 137 (ČR) a 517 (Německo), jež je tvořena především spoji z Chemnitz do Bärenstein, z nichž 4 páry spojů denně zajišťují do/vyjíždí z Vejprty, a dále vlaky Fichtelbergexpres, které spojují Leipzig s Chomutovem (1 pár vlaku v sobotu a v neděli),
- dálkové linky veřejné dopravy 1001 Chemnitz-Chomutov-Praha (1 pár spoje ve středu a v sobotu, provozovatelem je Autobus Sachsen GmbH) a 1002 Freiberg-Neuhausen-Olbernhau-Chomutov- Most (1 pár spoje jen ve středu, provozovatelem je Zacharias Verkehrsbetrieb GmbH & Co. KG),
- skibus spojující skiareály Oberwiesenthal a Boží Dar (2 páry spoje denně),
- dále nepravidelně pořádané jednodenní zájezdy cestovních agentur dopravních podniků (např. zájezdy Cestovní agentury DPCHJ do Annaberg-Buchholz, aquaparku v Marienberg nebo zájezd Katzenstein-Reisen Meyer & Wenzl GmbH do ZOO Chomutov a další), které však již nejsou ryze veřejnou dopravou.

I když je v nabídce málo přeshraničních spojů, existují jednotné jízdenky pro české i německé vlakové spoje. Relevantní pro zkoumané okresy jsou jízdenky

REGIONet+DB a SONE+DB nabízené v ČR a jízdenka Sachsen-Böhmen Ticket nabízená v Německu. Přehled o jejich platnosti uvádí tab. 2.2.

**Tabulka 2.2:** Jízdenky pro přeshraniční cesty vlakem nabízené v ČR

	REGIONet+DB	SONE+DB	Sachsen-Böhmen tiket
Časová platnost	kterýkoli 1 den	v sobotu nebo v neděli	1 den <sup>3</sup>
Oblast platnosti v ČR	kraj, pro který je vydána <sup>1</sup>	celá ČR	v okrese Chomutov trať 133 Chomutov - Jirkov, trať 137 Chomutov - Vejprty, trať 130 a 140 Karlovy Vary-Chomutov-Ústí n. Labem, dále pak další příhraniční trati (viz příloha F)
Oblast platnosti v SRN	v okrese Annaberg trať 517 Chemnitz - Flöha - Bärenstein - Vejprty a trať 519 Chemnitz - Flöha - Neuhausen/Marienberg; dále tratě jiných příhraničních okresů, jejichž přehled je uveden v příloze E		všechny tratě nacházející se na území Saská
Cena	200Kč (pro 1 cestujícího) 400Kč (pro 2-5 cestujících bez ohledu na věk)	230 Kč SONE(Os)+DB <sup>2</sup> 490 Kč SONE(R)+DB <sup>2</sup>	21 EUR (varianta Single, platná pro 1 cestujícího) <sup>4</sup> 31 EUR (pro 2-5 cestujících, z toho max. 2 starší 15 let) <sup>4</sup>
Typ vlaku	osobní a spěšné vlaky v ČR; kategorie S-Bahn, RB (Regionalbahn), RE (Regional-Express), IRE (Interregio-Express) v Německu	dle zvoleného druhu: v osobních a spěšných vlacích (SONE(Os)+DB) nebo v osobních, spěšných vlacích, rychlících a expresech ČD (SONE(R)+DB); v Německu platí oba druhy ve vlacích kategorie S-Bahn, RB (Regional Bahn), RE (Regional Express), IRE (Inter Regio Express)	osobní a spěšné vlaky a rychlíky v ČR; kategorie S-Bahn, RB (Regionalbahn), RE (Regional-Express), IRE (Interregio-Express) v Německu

<sup>1</sup> Jízdenka REGIONet+DB se vydává pro Ústecký kraj, Liberecký kraj, Karlovarský kraj a Plzeňský kraj.

<sup>2</sup> Oba druhy jízdenky SONE+DB jsou platné pro max. 5 osob, přičemž max. 2 cestující mohou být starší 15 let.

<sup>3</sup> V pondělí až pátek platí od 9.00 do 3.00 následujícího dne, o sobotách, nedělích a státních svátcích po celý den.

<sup>4</sup> Uvedené ceny jsou platné pro nákup po internetu a v automatech Deutsche Bahn (DB); na pokladně DB je cena zvýšená o 2 EUR.

Zdroj: Vlastní zpracování podle internetových stránek Českých drah a Deutsche Bahn [19,33].

Z výše uvedených charakteristik dopravy vyplývá, že veřejná přeshraniční doprava mezi zkoumanými regiony příliš rozvinutá není. Přitom mobilita obyvatel neustále roste a navíc se vstupem ČR do schengenského prostoru vymizely hraniční kontroly, proto přeshraniční doprava představuje obrovský rozvojový potenciál.

S rozvojem dopravy souvisí cestovní ruch, neboť podíl dopravy ve volném čase stoupá. Z tohoto důvodu obsahuje následující kapitola základní informace o cestovním ruchu ve zkoumané oblasti.

## **2.3 Struktura cestovního ruchu**

Cestovní ruch je významným odvětvím sektoru služeb a zároveň významnou ekonomickou oblastí, která nezanedbatelným podílem přispívá k tvorbě HDP. Pro rozvoj cestovního ruchu (a tím i veřejné dopravy) jsou nezbytným základem atraktivity a atrakce regionů. Svou roli hraje i organizace cestovního ruchu a také propojenost s veřejnou dopravou.

### **2.3.1 Okres Chomutov**

Okres Chomutov se vyznačuje dosud málo využívaným turistickým potenciálem a řadí se mezi méně vyhledávané kraje jak tuzemskými, tak zahraničními návštěvníky. Svou roli zde sehrávají přetrvávající celorepublikové předsudky z průmyslové minulosti kraje, které stále vytváří špatný obraz o celém Ústeckém kraji, a to přesto, že kraj má svým návštěvníkům co nabídnout.

V okrese Chomutov se nachází mnoho turistických zajímavostí, některé jsou zobrazeny v příloze G. Nejvýznamnější z nich jsou tyto:

- město Chomutov, jehož centrum památkovou zónou s řadou historických domů a kostelů, přičemž nejceněnější je kostel sv. Kateřiny,
- Podkrušnohorský zoopark,
- město Kadaň, ke se nachází mnoho historických památek, např. františkánský klášter, v němž sídlí muzeum, staré hradby, kostely a královský hrad,
- město Klášterec nad Ohří s porcelánkou značky Thun, s pramenem alkalické kyselky,
- město Jirkov, jehož dominantou je městská věž s vyhlídkou, která je součástí děkanského kostela Sv. Jiljí,
- barokní zámek Červený Hrádek (nedaleko Jirkova),
- zříceniny hradů Šumburk, Hasištejn, Perštejn

- vodní plochy určené k rekreaci: přírodní jezero nazvané Kamencové, Nechranická vodní nádrž, z dalších stojí za zmínku Kadaňský stupeň, Křimov, Kamenička, Jirkov,
- chráněná území, například národní přírodní rezervace Novodomské rašeliniště nedaleko Kalku, národní rezervace Jezerka u Vysoké Pece nebo přírodní rezervace Na loučkách,
- skalní útvar zvaný Sfingy (nedaleko Měděnce), který vznikl mrazovým zvětráváním ruly. Další lokalitou je tabulová stolová hora Úhošť nedaleko Kadaně, vysoká 592 metrů, která je součástí Doupovských hor. Je považována za legendární slovanské hradisko a vede tudy naučná stezka,
- lyžařský areál Klínovec. [20,25,26]

Propagací České republiky jako atraktivní turistické destinace na zahraničním i domácím trhu se zabývá Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism (ČCCR), která spadá pod Ministerstvo pro místní rozvoj. V současné době ČCCR spolupracuje s krajskými samosprávami a podporuje vytváření, marketing a propagaci společných regionálních produktů cestovního ruchu, o čem svědčí také podpora pořizování krajských strategií rozvoje cestovního ruchu.

Dalšími klíčovými subjekty cestovního ruchu v okrese jsou:

- Ústecký kraj (koordinace rozvoje cestovního ruchu v kraji, vlastní nástroje podpory cestovního ruchu),
- Města včetně svých informačních středisek (prezentace, propagace vč. tvorby a tisku propagačních materiálů, informační služby atd.); v okrese se nacházejí tato informační centra (IC): IC Chomutov - Modua, IC Vejprty, IC Kadaň, IC Jirkov, IC Klášterec nad Ohří, IC lázně Evženie,
- Regionální subjekty cestovního ruchu. Mezi regionálními subjekty cestovního ruchu patří Podkrušnohorské informační centrum. Jeho členy jsou města, obce a několik podnikatelských subjektů, partnery pak mostecká RRA, Svaz cestovního ruchu Deliteus a Euroregion Krušnohoří. Centrum má v regionu při rozvoji cestovního ruchu především koordinační roli.

- Místní pobočka Klubu českých turistů. Klub jednak dostává od kraje příspěvky na obnovu značení pro pěší, cyklisty a běžkaře a jednak je významným partnerem některých krajských projektů. [20, 27]

Propagace probíhá formou prospektů, regionálních katalogů (katalog Klášterec nad Ohří a Kadaň vyšel v šesti jazykových mutacích). Informační centra se účastní domácích a zahraničních veletrhů cestovního ruchu (Holiday World v Praze, ITB Berlín a další). Další prezentace probíhá prostřednictvím webu na stránkách jednotlivých měst a informačních center, přičemž kromě informačního portálu Chomutova, který je v češtině i němčině, jsou všechny ostatní jen v češtině. Výjimkou je také portál propagace ČR [www.vitejte.cz](http://www.vitejte.cz), kde jsou informace o zajímavostech okresu k dispozici v němčině i angličtině. V květnu 2008 bude zprovozněna návštěvnická karta regionu pracující na principu internetového prodeje a kompletně nabízející portfolio atraktivních služeb cestovního ruchu regionu. Při vytváření nabídek v cestovním ruchu informační centra nespolupracují s dopravci, pouze na svých webových stránkách umísťují odkaz na jízdní řády a ve svém centru poskytují vybrané jízdní řády.

### **2.3.2 Okres Annaberg**

Okres Annaberg patří do turistického regionu Obererzgebirge, který se dělí na tři destinace cestovního ruchu: Lázně Oberwiesenthal a okolí, Annaberg-Buchholz a jeho okolí a oblast Greifensteine. Má dobré předpoklady pro rozvoj turismu: silnou stránkou je cenná příroda a atraktivní krajina. Potenciály jsou mj. v nabídce turistiky na kole, pěšky a relaxačním cestovním ruchu. Zasahuje sem přírodní park Vogtland-Erzgebirge. Podoba Krušných hor je však silně ovlivněna svojí 800letou tradicí těžby.

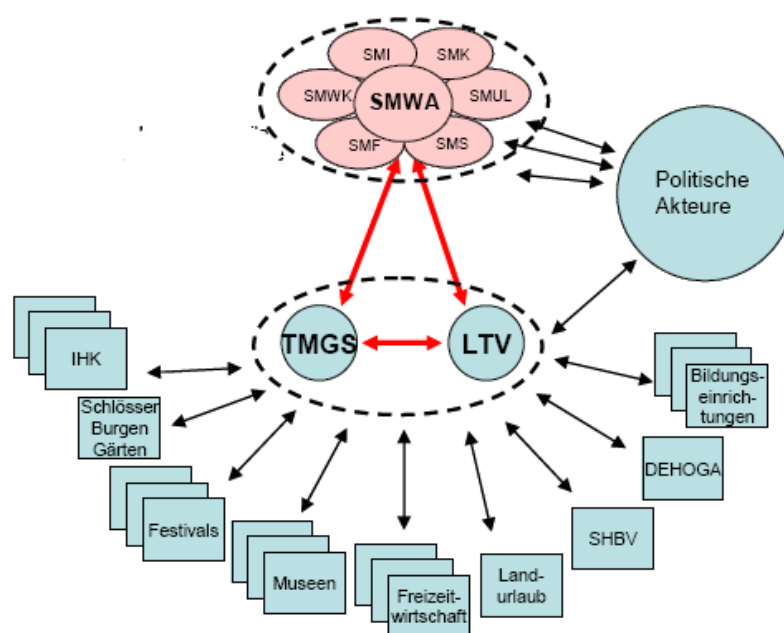
Mezi největší zajímavosti cestovního ruchu okresu Annaberg patří následující (vybrané jsou zobrazeny v příloze H):

- Město Annaberg-Bucholz - Muzeum matematika Adama Riese nebo Krušnohorské muzeum s návštěvnickým dolem, které svými sbírkami od roku 1887 dokumentuje život lidí, kulturu, umění, zbrojářství a hornictví v dané oblasti.

- Zámek Schlettau.
- Lázně Oberwiesenthal, které jsou nejvýše položeným městem v Německu (914 m n.m.) a jsou centrem pro zimní (lyžařský areál Fichtelberg) i letní sporty.
- Parní dráhy Fichtelbergbahn (Cranzahl - Oberwiesenthal) a Pressnitztalbahn (Jöhstadt - Steinbach).
- Oblast Greifensteine – rozlehlá zalesněná oblast u Geyer, vhodná pro letní i zimní turistiku, nachází se zde až 40 m vysoké granitové stěny, které současně slouží jako kulisy přírodního divadla; jezero Greifenbachstau, naučné stezky.
- Pro region typické čedičové hory: Bärenstein (897m), Pöhlberg (832m), Scheibenberg (807m), na kterých se nacházejí rozhledny.
- První a nejdelší tzv. Ferienstraße Sasko - Silberstraße. Začíná v západním Sasku a vede až do Drážďan přes města Zwickau, Schneeberg, Aue, Schwarzenberg, Annaberg-Buchholz, Wolkenstein, Marienberg a Freiberg.
- Termální lázně Wiesenbad.
- Aquapark Ana Mare v Geyer. [28]

Na turismu v Sasku se podílí mnoho aktérů na zemské, regionální, oblastní i obecní úrovni (viz obr. 2.5), proto je třeba dobré koordinace. Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit - SMWA (Ministerstvo hospodářství a práce) je zavázáno k vytváření politických a právních podmínek pro rozvoj turismu ve spolkové zemi Sasko.





**Obr. 2.5:** Schéma organizace cestovního ruchu v Sasku. Zdroj: Internetové stránky Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit [29].

Ministerstvo je ve své práci bezprostředně podporováno Landestourismusverband Sachsen e.V. (LTV) a Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH (TMGS). Mimo to úzce spolupracuje s vládními resorty, průmyslovou a hospodářskou komorou, s DEHOGA (Německý svaz hoteliérství a gastronomie) a Lázeňským svazem.

Saská vláda usiluje o celistvou propagaci spolkové země Sasko a jejích regionů. Proto byl v roce 2000 vyvinut zastřešující slogan, pod kterou tématicky spadají produkty TMGS a měst či regionů (viz obr. 2.6)

**DAS  
HABEN SIE  
NOCH NIE  
GESEHEN**

**Obr. 2.6:** Společný slogan marketingu v Sasku. Zdroj: Internetové stránky Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit [29].

TMGS je zodpovědné za marketing v cestovním ruchu a spojuje svojí strukturou důležité aktéry saského turismu. Společníky TMGS jsou

Landestourismusverband Sachsen e.V., šest regionálních svazů cestovního ruchu (mezi nimi i Tourismusverband Erzgebirge e.V.), Průmyslové a hospodářské komory Drážďany, Leipzig a Chemnitz a DEHOGA. Cílem TMGS je propagovat turistickou oblast Sasko na domácím i mezinárodním trhu. Hlavní témata tvoří umění a kultura, městský cestovní ruch, rodinná dovolená, relaxační dovolená a aktivní dovolená.

Landestourismusverband Sachsen e.V. (LTV) je zastřešujícím svazem pro regionální organizace cestovního ruchu a svazy a spolky spojené s cestovním ruchem v Sasku. Je členem Německého svazu cestovního ruchu. Má koordinační a poradenskou funkci.

V regionech pokračuje činnost turistických svazů na základě regionálních zvláštností ke zdůraznění jejich silných stránek. Okres Annaberg spadá pod turistický region Krušnohoří, který spravuje Tourismusverband Erzgebirge. Dne 1. 1. 2006 se sloučil tento svaz s turistickým svazem Zwickau/Westsachsen a pod heslem „echt erzgebirge“ realizují jednotnou vnější marketingovou politiku. [29, 30, 31]

V okrese se nacházejí tato informační centra:

- Verein zur Entwicklung der Region Annaberger Land e.V. Mildenau,
- Tourist-Information Stadt Annaberg-Buchholz,
- Tourismusgemeinschaft „Greifensteine Erzgebirge“ e.V. (Ehrenfriedersdorf),
- Touristinformation Geyer,
- Fremdenverkehrsverband „Am Scheibenberg“,
- Fremdenverkehrsamt Jöhstadt,
- Gästeinformation Thermalbad Wiesenbad,
- Gästeinformation (im Rathaus) Kurort Oberwiesenthal,
- Gästeinformation Sehmatal,
- Fremdverkehrsverein Bärenstein,
- Haus des Gastes "Volkshaus" Thum,
- Touristinformation Ehrenfriedersdorf,
- Tourist-Information Schlettau.

Okres je propagován prospekty, letáky, informačními katalogy, na internetových stránkách turistických svazů a infocenter a také propagačním CD „Entdecken Sie das Erzgebirge“, které vydává Tourismusverband Erzgebirge. Turistické svazy se účastní veletrhů cestovního ruchu. Informace o regionu Krušnohoří jsou na internetu k dispozici v němčině, popřípadě i v angličtině. Výjimku tvoří webová stránka <http://www.annaberg-buchholz.de>, která je i v češtině. Tourismusverband Erzgebirge vydává ve spolupráci s dalšími aktéry cestovního ruchu kartu hosta tzv. Erzgebirgscard, která poskytuje slevy na přibližně 140 ubytovacích, kulturních i sportovních zařízení. Přičemž většina je saských, ale někteří partneři tohoto projektu jsou i z ČR (např. ZOO Chomutov, Bazén Hotelu Praha Boží Dar).

Z výše uvedeného vyplývá, že ve srovnání s okresem Chomutov je organizace cestovního ruchu i propagace turistických oblastí okresu Annaberg odvozena z jednotného konceptu, který určuje Tourismusverband Erzgebirge. V Sasku existují informační centra i v menších obcích, zatímco v okrese Chomutov jen ve městech a jejich vzájemná spolupráce se teprve začíná rozvíjet.

Mezi organizátorem dopravy (VMS) a Turistickým svazem Krušné hory (Tourismusverband Erzgebirge) existuje spolupráce. Příkladem je společná prezentace na cestovním veletrhu Tourismus&Caravaning v Leipzig v listopadu 2007. Kooperace se projevuje i na internetových stránkách VMS (<http://www.vms.de>), kde celá stránka s názvem „VMS Freizeit“ (=VMS volný čas) obsahuje tipy na výlet i jiné volnočasové aktivity. Kromě toho obsahují i informační materiály turistického svazu informace o dopravě k propagaci daných linek. Dalším společným produktem je skibus mezi Johanngeorgenstadt a Lázněmi Oberwiesenthal. Ten organizují hotely a turistický spolek Johanngeorgenstadt a VMS s Erzgebirgsbahn podporují jeho propagaci (VMS otiskl v únoru 2008 ve svém zákaznickém časopise článek o tomto skibuse).

Spolupráce informačních center okresu Annaberg i Chomutov není příliš rozvinutá. V českých IC jsou k dispozici prospekty o některých zajímavostech okresu Annaberg (např. česko-německý prospekt o parní dráze Steinbach-Jöhstadt v IC Klášterec), do svých regionálních katalogů však turistické cíle Annabergu česká centra nezahrnují. Stejně tak některá saská IC dávají

k dispozici prospekty o českých turistických zajímavostech (např. v IC Oberwiesenthal mají prospekty o skiareálech Boží Dar a Klínovec). Užší spolupráce se projevuje mezi IC Kurort Oberwiesenthal a IC Boží Dar, které jsou v kontaktu a poskytují si navzájem různé služby, a také mezi městem Schlettau a obcí Místo, které chystají v Místě otevření společného informačního centra. Spolek na podporu zámku Schlettau poskytuje informace na internetu o zámku i v češtině. Město Schlettau společně s českým autorem Petrem Mikšíčkem připravují knihu Krušnohorský rok, která představí zajímavá místa této oblasti oběma národům. Mimo to existuje společný česko-německý webový rozcestník <http://www.krusnohori-erzgebirge.cz>, kde lze nalézt informace o obou okresech v němčině i češtině.

Evropská Unie podporuje různými programy a projekty spolupráci příhraničních regionů. Velice významným pro dané okresy je program INTERREG IIIA ČR-Sasko, který v současné době nahrazuje "Program Cíl 3 / Ziel 3 na podporu přeshraniční spolupráce mezi Českou republikou a Svobodným státem Sasko 2007-2013". Tyto programy jsou zaměřeny zejména na posilování nabídky cestovního ruchu, vytváření společných marketingových koncepcí, zlepšování dopravní infrastruktury v pohraničí a další aktivity. Příkladem financovaných projektů jsou *Vánoční tradice v Krušnohoří 2005* (město Chomutov přispělo a pomohlo městu Annaberg-Buchholz v roce 2004 s tvorbou adventního kalendáře, který byl zaměřen na tradice v Euroregionu Krušnohoří), *Dny partnerství měst Annaberg-Buchholz a Chomutova 2006*, *Integrovaná rozvojová koncepce obce Boží Dar a sousedících saských obcí*, *Lyžování bez hranic (Boží Dar)*, *Budeme vědět víc o městské památkové zóně Chomutov a o partnerském městě Annaberg* nebo výstavba silnice S 262 v Bärensteinu (propojení s B 95) a otevření silničního hraničního přechodu Vejprty - Bärenstein pro vozidla do 3,5 t. [32]

### **3. VÝZKUM TRHU**

Z druhé kapitoly, která charakterizuje zkoumané regiony z hlediska dopravy i cestovního ruchu, vyplývá, že nabídka veřejné dopravy se v daných regionech liší. Mezi oběma okresy se rozvíjí kooperace v oblasti cestovního ruchu, v oblasti dopravy však téměř žádná spolupráce doposud neexistuje, což se odráží i v nabídce přeshraničních spojů, která zahrnuje jediné vlakové spojení z Chemnitz do Chomutova. Proto byl proveden výzkum trhu, jehož účelem je zjistit, jak přizpůsobit nabídku veřejné dopravy a přimět tak obyvatele k jejímu častějšímu využívání, zejména při cestách přes hranice a při cestách ve volném čase.

#### **3.1 Metodika výzkumu**

Cílem výzkumu je zjistit používání veřejné dopravy obecně a ve volném čase - kdo, k jakému účelu a odkud-kam ji používá a dále za jakých podmínek by ji používal více, popsat cestovní chování obyvatel při svých přeshraničních cestách (Čechů do Saska Němců do ČR) - zda a za jakým účelem podnikají přeshraniční cesty, jaký dopravní prostředek volí a jaká místa navštěvují.

Existuje více metod provedení výzkumu trhu. Pro tento výzkum byla zvolena metoda dotazníkového šetření ve formě osobního rozhovoru s respondentem, neboť přináší s sebou mnohé výhody. Zejména zaručuje vysokou míru zodpovězení všech otázek, nabízí možnost vysvětlení méně srozumitelných otázek, získání dalších poznatků při osobních rozhovorech aj. K účelu výzkumu byl vyvinut dotazník, jehož česká verze je umístěna v příloze I a německá v příloze J. Dotazník má tyto části:

- použití veřejné dopravy - četnost, účel, image, překážky bránící užívání veřejné dopravy,
- přeshraniční cesty do Saska/České republiky - četnost, účel, dopravní prostředek, cíle,
- volba dopravního prostředku ve volném čase,
- osobní údaje.

Populaci tvoří obyvatelé okresu Chomutov a Annaberg, tj. v okrese Chomutov 125 040 a v okrese Annaberg 82 383 obyvatel. Pro vzorek byla stanovena velikost 0,15 % populace, tzn. v okrese Chomutov bylo plánováno dotazovat 188 a v okrese Annaberg 124 respondentů. Dotazování probíhalo ve městech a obcích s více jak 5000 obyvateli. Počet respondentů v jednotlivých městech byl tedy určen kvótním výběrem (kvótou byl počet obyvatel města). Dále bylo dotazováno 30 respondentů ve vlakovém přeshraničním spojení, a to 15 respondentů ve Fichtelbergexpressu v Německu a 15 respondentů ve vlakovém spoji z Chomutova do Annaberg-Buchholz s přestupem ve Vejprtech. Celkem tak bylo plánováno dotazovat v ČR 203 a v Německu 139 respondentů. Údaje shrnuje tabulka 3.1. Z uvedeného počtu respondentů ve městech byla dotazována přibližně polovina na autobusových a vlakových nádražích a polovina na náměstích, aby byli osloveni i ti respondenti, kteří bezprostředně nemají v úmyslu použít veřejnou dopravu. Stejně tak pro obsazení všech skupin obyvatel probíhala cca polovina dotazování v pracovních dnech a polovina o víkendu. Aby nebyl výběr respondentů ovlivněn osobností tazatele a byl zajištěn systematický výběr, byl oslovován každý třetí kolemjdoucí.

**Tabulka 3.1:** Plánovaná velikost vzorku a rozdělení respondentů podle místa dotazování (kvótní výběr vzorku)

Místo	Počet obyvatel	Počet respondentů	Místo	Počet obyvatel	Počet respondentů
Chomutov	49817	<b>90</b>	Annaberg-Buchholz	22808	<b>69</b>
Jirkov	21061	<b>38</b>	Sehmatal	7270	<b>22</b>
Kadaň	17676	<b>32</b>	Thum	5814	<b>17</b>
Klášteřec n. Ohří	15546	<b>28</b>	Ehrenfriedersdorf	5238	<b>16</b>
Celkem	104100	<b>188</b>	Celkem	41130	<b>124</b>
Vlakový spoj na trati č. 137		<b>15</b>	Fichtelbergexpress (trať č. 517)		<b>15</b>
<b>Počet respondentů celkem</b>		<b>203</b>	<b>Počet respondentů celkem</b>		<b>139</b>

Výzkum byl uskutečněn v týdnu 7. až 13. dubna 2008. V okrese Chomutov ho provedla Lenka Půlpánová, v okrese Annaberg Daniela Frenzel, zaměstnankyně Institutu pro plánování turistiky a dopravy v Drážďanech.

Protože byl výzkum prováděn v České republice a v Německu, bylo třeba zohlednit jazykový aspekt. Dotazník pro výzkum v Sasku je obsahově identický s českým s těmito výjimkami:

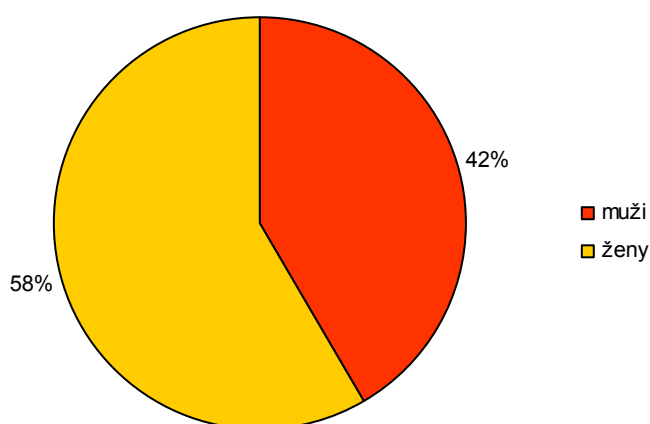
- otázka č. 4 - tvrzení 6 („Využil(a) byste jednotnou jízdenku pro různé druhy veřejné dopravy?“), které je vynecháno v německé verzi, protože díky existenci jednotné jízdenky ve VMS nemá otázka význam,
- otázka č. 8, v jejíž německé verzi je přidán účel „Tanken“ (= tankovat), neboť tento účel bývá častým důvodem návštěvy ČR kvůli nižší ceně benzínu,
- otázka č. 9, ve které jsou uvedeny cíle cestovního ruchu v okrese Chomutov v německé verzi a cíle cestovního ruchu v okrese Annaberg v české verzi.

### 3.2 Analýza a interpretace dat

Dle navržené metodiky v předcházející kapitole byl proveden výzkum trhu. V České republice bylo získáno plánovaných 203 dotazníků, v Sasku 146 (o 7 víc než bylo navrhováno), což je relativně malý rozdíl, a proto jsou všechna sesbíraná data použita. Data jsou zpracována v programu MS Excel. Aby nedocházelo k záměnám názvů (okres Chomutov vs. město Chomutov, okres Annaberg vs. město Annaberg-Buchholz) a k lepší přehlednosti, jsou data získaná v okrese Chomutov označována souhrnným názvem „ČR“ a data z okresu Annaberg názvem „Německo“.

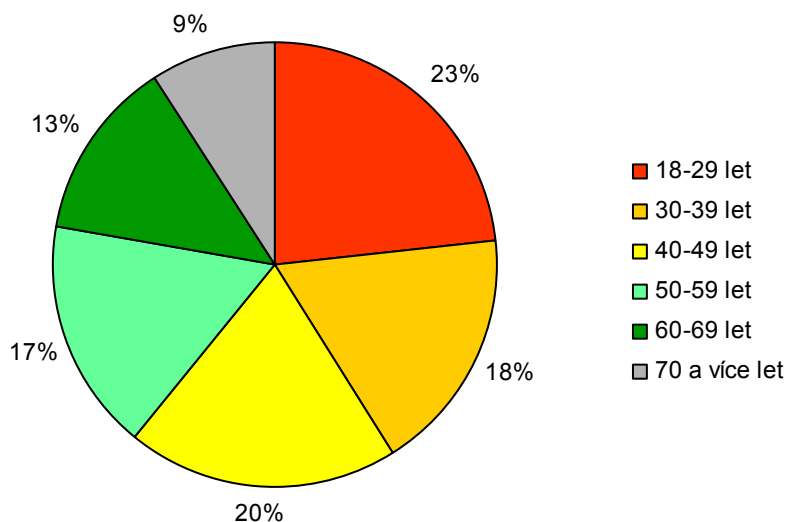
#### 3.2.1 Charakteristika vzorku respondentů

Celkem bylo dotazováno 42 % mužů a 58 % žen (viz graf 3.1).



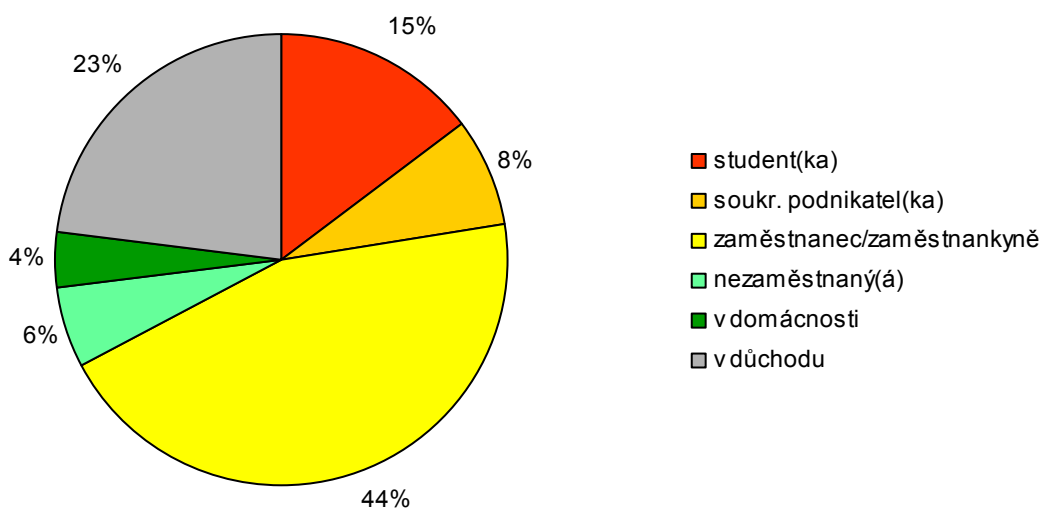
**Graf 3.1:** Rozdělení respondentů podle pohlaví

Všechny věkové kategorie byly ve vzorku zastoupeny přibližně stejným podílem, jak je uvedeno na grafu 3.2.



**Graf 3.2:** Rozdělení respondentů podle věkové kategorie

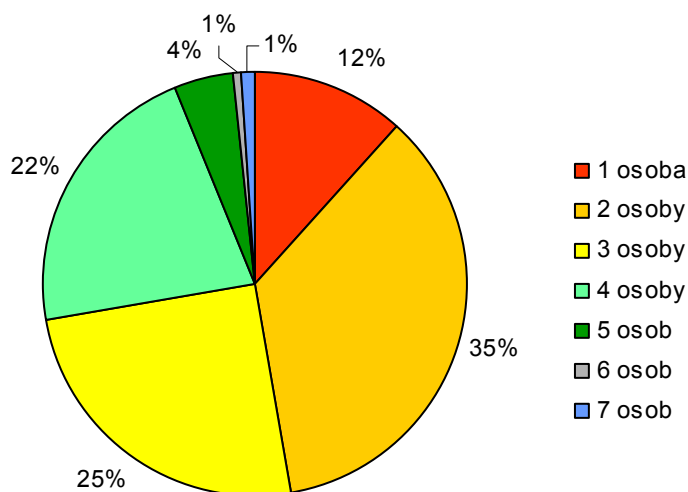
Dle činnosti se dají respondenti rozdělit do dvou skupin. První skupinu tvoří ekonomicky aktivní obyvatelstvo (zaměstnaní a soukromí podnikatelé) - 52 % dotazovaných. Druhou skupinu, u které je větší pravděpodobnost využití veřejné dopravy, tvoří ekonomicky neaktivní obyvatelstvo (studenti, nezaměstnaní, muži a ženy v domácnosti a důchodci) - 48 % dotazovaných, přičemž polovinu z nich tvoří důchodci. Rozdělení včetně uvedení procentního podílu zobrazuje graf 3.3.



**Graf 3.3:** Rozdělení respondentů podle činnosti

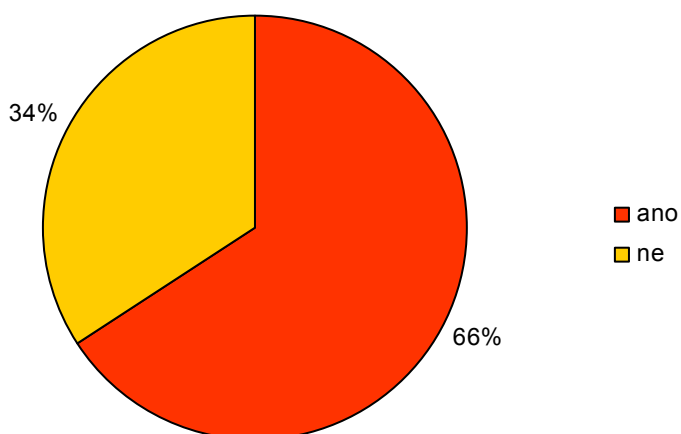


Rodiny, tzn. domácnosti s více jak 2 členy, tvoří 53 % dotazovaných. Přibližně 12 % tvoří jednočlenné domácnosti a 35 % domácnosti s 2 osobami (viz graf 3.4).



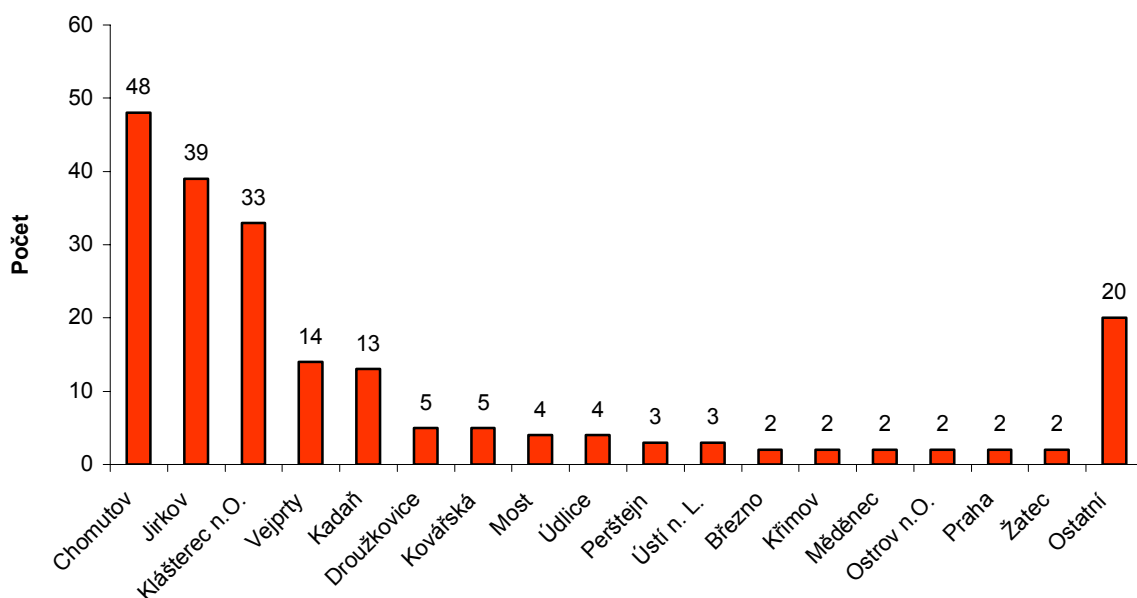
**Graf 3.4:** Rozdělení respondentů podle velikosti domácnosti

Osobní automobil vlastní či má k dispozici většina dotazovaných (66 %) - viz graf 3.5. Tento podíl je stejný jak v České republice, tak i v Německu.



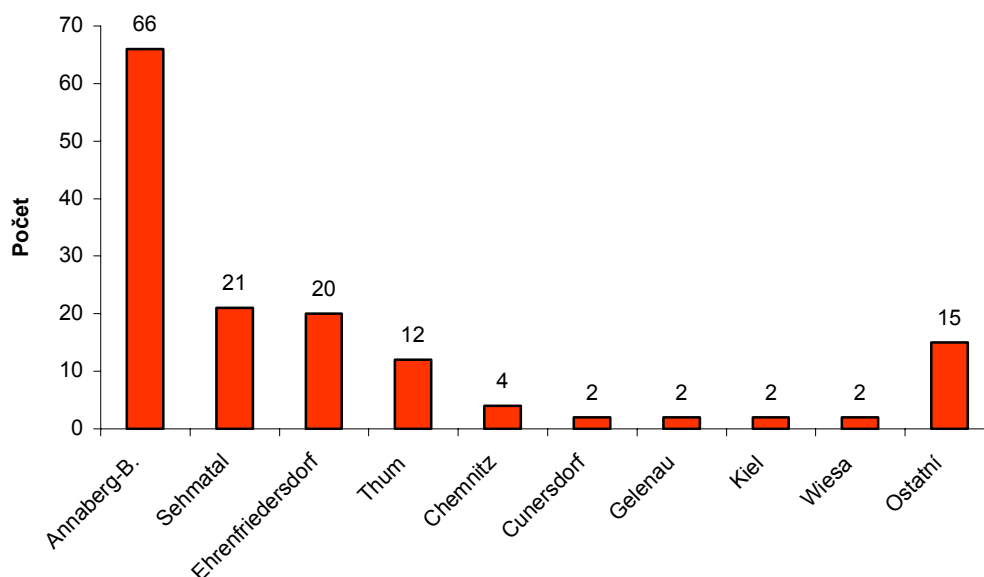
**Graf 3.5:** Rozdělení respondentů dle toho, zda vlastní či mají k dispozici osobní automobil

Původ respondentů odpovídá místům dotazování. Nejvíce bydlí v Chomutově (48), dále 39 v Jirkově, 33 v Klášterci n. Ohří a 13 v Kadani. Relativně velký počet obyvatel Vejprty (14) je způsoben především dotazováním ve vlaku směr Vejprty. Celkové rozdělení dle bydliště ukazuje graf 3.6. Mezi ostatní města patří nejen další obce okresu Chomutov, ale i celé ČR.



**Graf 3.6:** Rozdělení respondentů z ČR dle bydliště

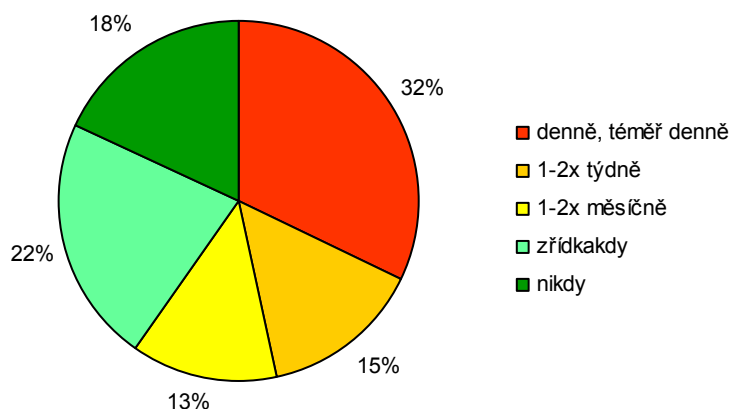
Nejvíce německých respondentů pochází z Annaberg-Buchholze (66). Dále je 21 respondenty zastoupena obec Sehmatal, 21 Ehrenfriedersdorf a 12 lidmi Thum (viz graf 3.7). Mezi ostatní bydliště patří obce státu Sasko i jiných spolkových zemí.



**Graf 3.7:** Rozdělení respondentů z Německa dle bydliště

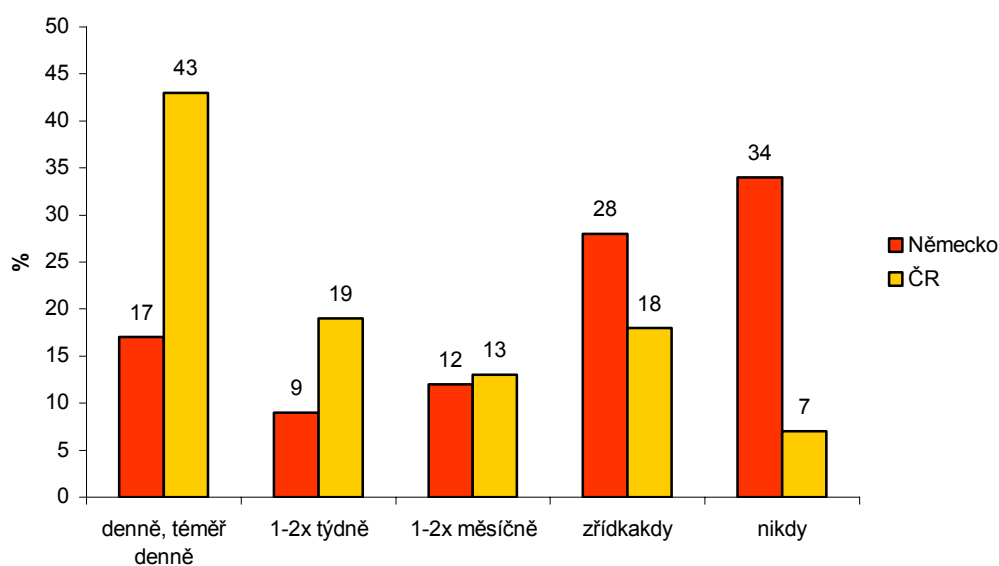
### 3.2.2 Využití veřejné dopravy

Veřejnou dopravu (vlaky, autobusy) používá často 47 % dotazovaných (denně nebo téměř denně 32 % a 1-2x týdně 15 %). Přibližně jedna pětina (18%) nepoužívá nikdy veřejnou dopravu (= VD), jak je vidět z grafu 3.8.



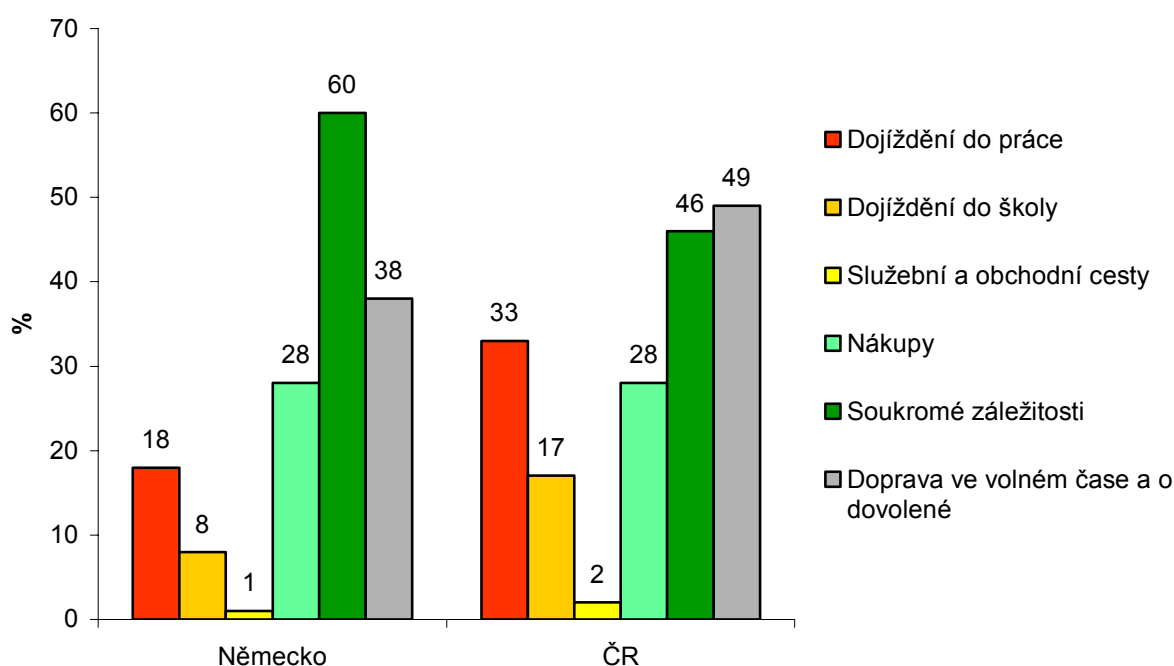
**Graf 3.8:** Četnost používání veřejné dopravy

Mezi zkoumanými okresy však existují rozdíly, jak naznačuje graf 3.9, ze kterého lze rozeznat, že Češi používají veřejnou dopravu častěji než Němci. Přes 40 % českých respondentů používá VD denně nebo téměř denně a jen 7 % nikdy. Oproti tomu jen 17 % Němců využívá VD denně nebo téměř denně a 34 % jejich služeb vůbec nevyužívá.



**Graf 3.9:** Četnost používání veřejné dopravy

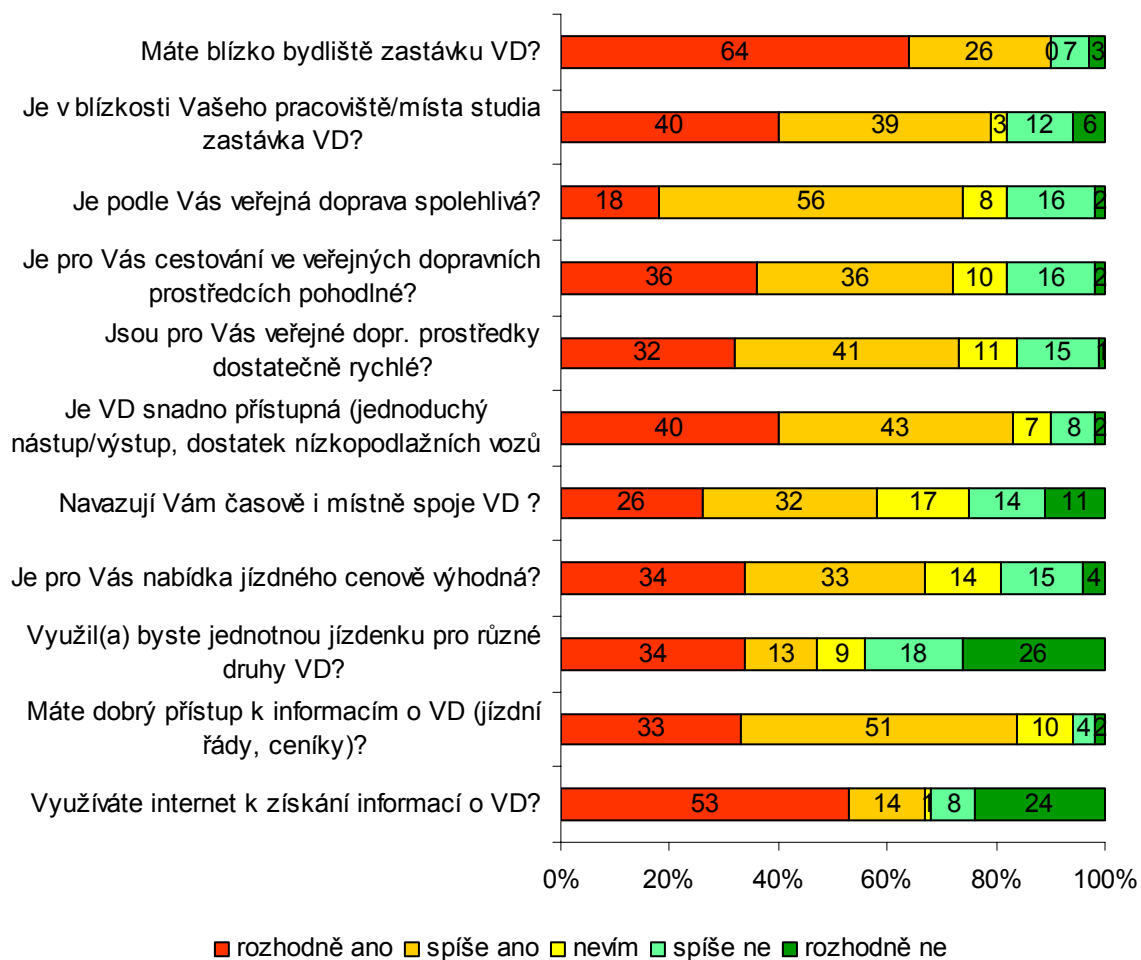
Nejčastější účely použití VD se liší v Německu a v ČR. Mezi tři nejčastěji jmenované účely patří v Německu vyřizování soukromých záležitostí (60 %), čímž je myšlena návštěva lékaře, úřadů, bank apod., dále doprava ve volném čase a o dovolené (38 %) a nákupy (28 %). Oproti tomu v ČR dominuje doprava do práce či do školy (tyto důvody jmenovalo 50 % dotazovaných), doprava ve volném čase a o dovolené (49 %) a vyřizování soukromých záležitostí (46 %). Procentuální zastoupení nejvíce jmenovaných účelů s rozdělením dle zemí uvádí graf 3.10.



**Graf 3.10:** Nejčastější tři jmenované účely cesty veřejnou dopravou

Image VD je rozdílný ve zkoumaných okresech. V okrese Chomutov mají dotazovaní spíše negativní vztah a představu o VD. Mezi nejčastěji jmenovaná slova na otevřenou otázku „Co Vás napadne, když se řekne veřejná doprava?“, patří z těch pozitivních *zlepšení, dobrá věc, spolehlivost, pohodlí a rychlost*. Naopak jako negativní asociace se více objevují slova *hrůza, špína, hluk, zpoždění, růst cen*. V okrese Annaberg mají respondenti až na vysokou cenu pozitivní představu o VD. Ke jmenovaným atributům patří na prvním místě *přesnost*, dále pak *spolehlivost, čistota, ekologičnost*. Mezi negativními dominuje *vysoká cena*. Dalšími, ne již tak často jmenovanými asociacemi, jsou *zpoždění, resp. ne vždy přesnost a zdlouhavý způsob dopravy*.

Preference užívání osobního automobilu před veřejnou dopravou může mít různé příčiny. Může to být velká vzdálenost zastávek, cena jízdného či pohodlí, které daný dopravní prostředek nabízí. Tyto a další aspekty VD analyzuje následující graf 3.11.

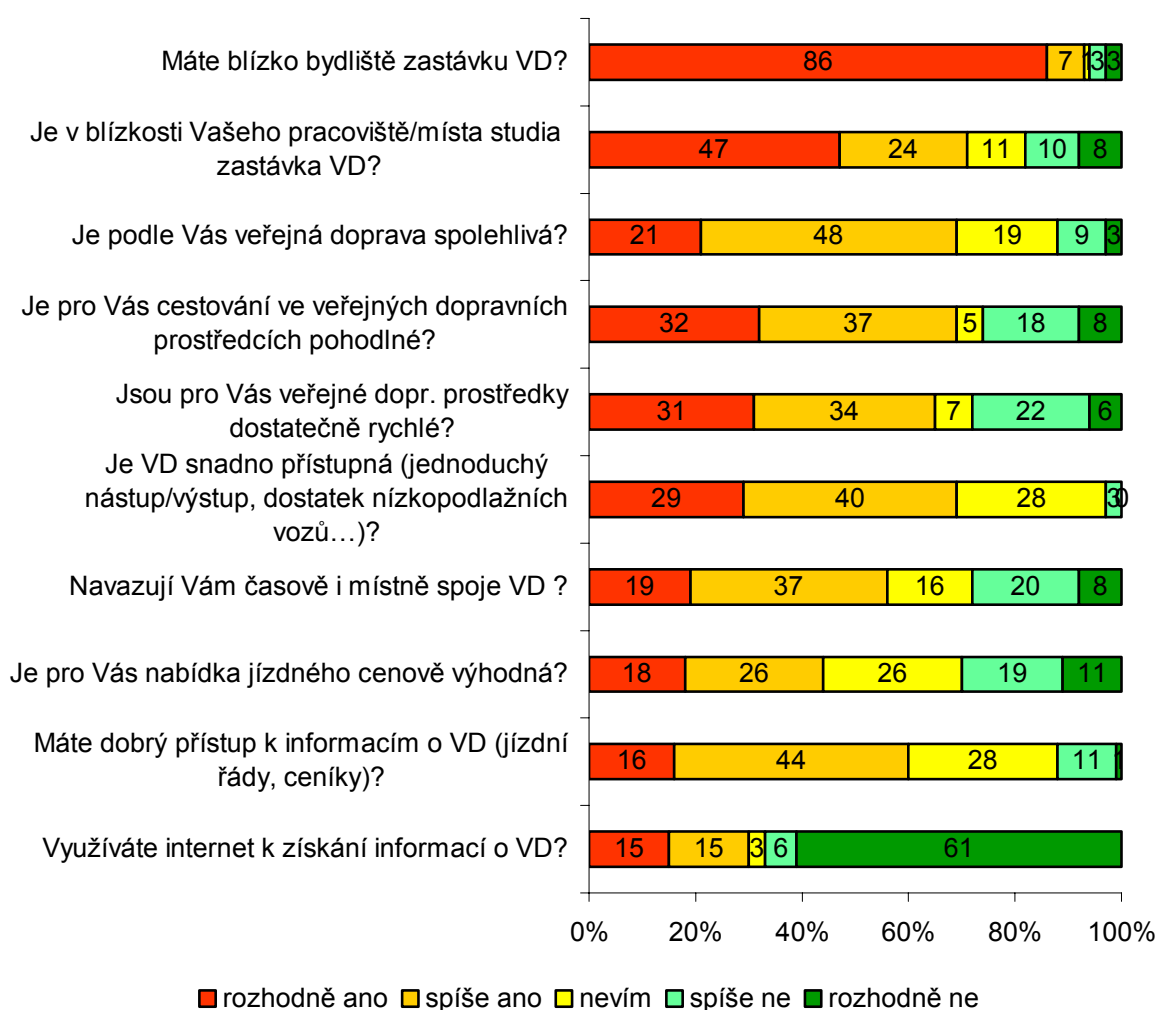


**Graf 3.11:** Názory českých respondentů k vybraným aspektům veřejné dopravy

Velká většina dotazovaných (90 %) uvedla, že má v blízkosti svého bydliště zastávku VD. Stejně tak většina (79 %) potvrzuje i blízkost zastávky svému pracovišti/místa studia. Pro téměř tři čtvrtiny respondentů je veřejná doprava spolehlivá, pro 72 % je cestování ve veřejných dopravních prostředcích pohodlné. 73 % považuje veřejné dopravní prostředky za dostatečně rychlé a

83 % za snadno přístupné. Naopak jen 58 % respondentů navazují spoje VD. Většina (77%) vnímá nabídku jízdného jako cenově výhodnou, což se odráží i v názoru na jednotnou jízdenku pro různé druhy dopravy - tu by nevyužilo nebo spíše nevyužilo 44 % dotazovaných. Co se týče informací o VD, jsou dobře přístupné pro 84 % dotazovaných. Většina z nich využívá internet k získání informací o VD. Velký podíl těch, kteří internet vůbec nevyužívají k získání informací o VD, je tvořeno důchodci (98 %). Z výše uvedeného vyplývá, že nejpravděpodobnější překážkou bránící užívání VD je návaznost spojů, která značně prodlužuje celkový čas cestování VD. Dalším možným důvodem je její nespolehlivost, jen 18 % uvádí, že je pro ně VD rozhodně spolehlivá.

Situaci vybraných aspektů v Německu znázorňuje graf 3.12. Téměř všichni (93 %) mají v blízkosti svého bydliště zastávku VD a 71 % v blízkosti svého pracoviště/místa studia. VD je spolehlivá a veřejné dopravní prostředky jsou pohodlné a snadno přístupné pro stejně velký podíl dotazovaných (69%). Více než 65% považuje veřejné dopravní prostředky za dostatečně rychlé. Jen necelým 56 % dotazovaných navazují spoje VD a 28 % uvádí, že jim spoje rozhodně nebo spíše nenavazují. Jízdné vnímá 44 % jako cenově výhodné, naopak velké procento (30 %) vnímá jízdné za nevýhodné. Více jak polovina (60%) uvádí dobrý přístup k informacím o VD, avšak jen 30% využívá k tomuto účelu internet. Více jak 60 % nevyužívá vůbec internet k získání informací o VD, polovinu z nich tvoří lidé důchodového věku (nad 60 let). Možnou příčinou preference osobního automobilu může tedy být vysoká cena veřejné dopravy, která nevykompenzuje její nevýhody oproti individuální automobilové dopravě (tj. nevyrovná především delší cestovní dobu kvůli přestupům a mnohým zastávkám).

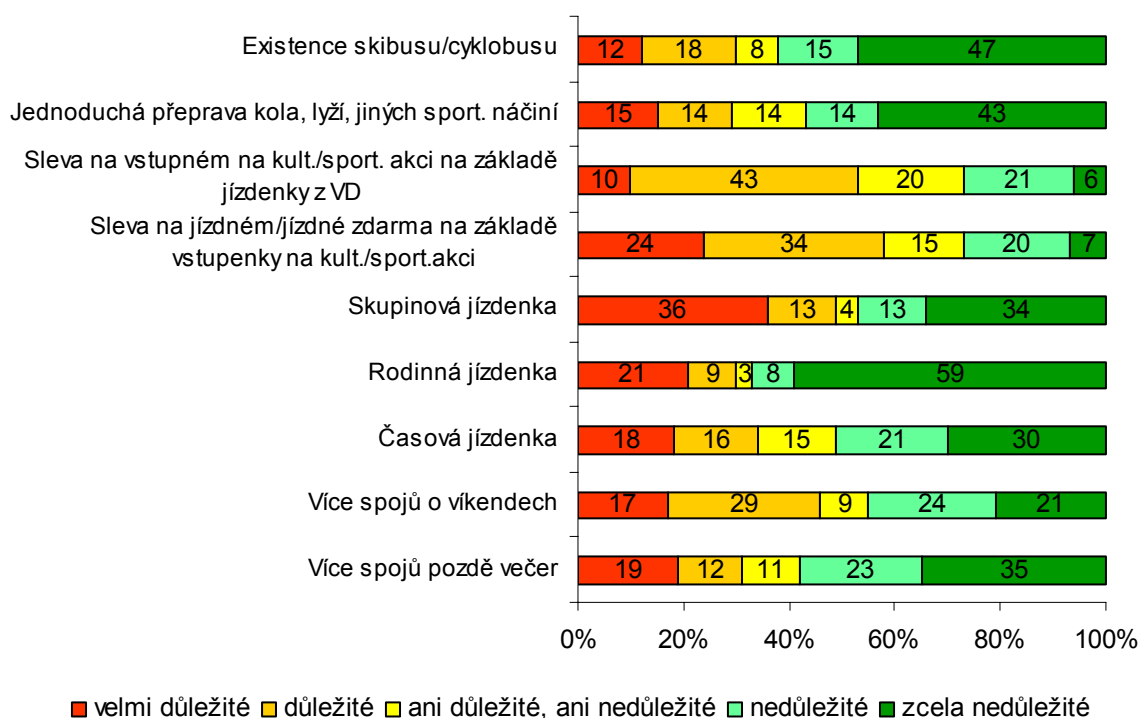


**Graf 3.12:** Názory německých respondentů k vybraným aspektům veřejné dopravy

Při porovnání výpovědí respondentů z ČR a z Německa vyniknou tři výraznější rozdíly. Prvním je blízkost zastávky VD místu bydliště. Naprostou blízkost uvádí v ČR 64 %, zatímco v Německu 86 %. Druhým rozdílem je vnímání ceny, což se projevuje i v otázce týkající se image VD. Velký podíl německých respondentů uvádí vysokou cenu jako první, co je napadne, když se řekne VD, a současně 30 % vnímá nabídku jízdného jako cenově nevýhodnou. Za cenově výhodnou, či spíše výhodnou ji považuje jen 34 % dotazovaných v Německu oproti 67 % v ČR. Třetím rozdílem je používání internetu k získání informací o veřejné dopravě. Používání internetu k tomuto účelu uvádí 30 % německých respondentů, zatímco v ČR ho používají až dvě třetiny dotazovaných.

### 3.2.3 Veřejná doprava ve volném čase a ostatní podněty respondentů

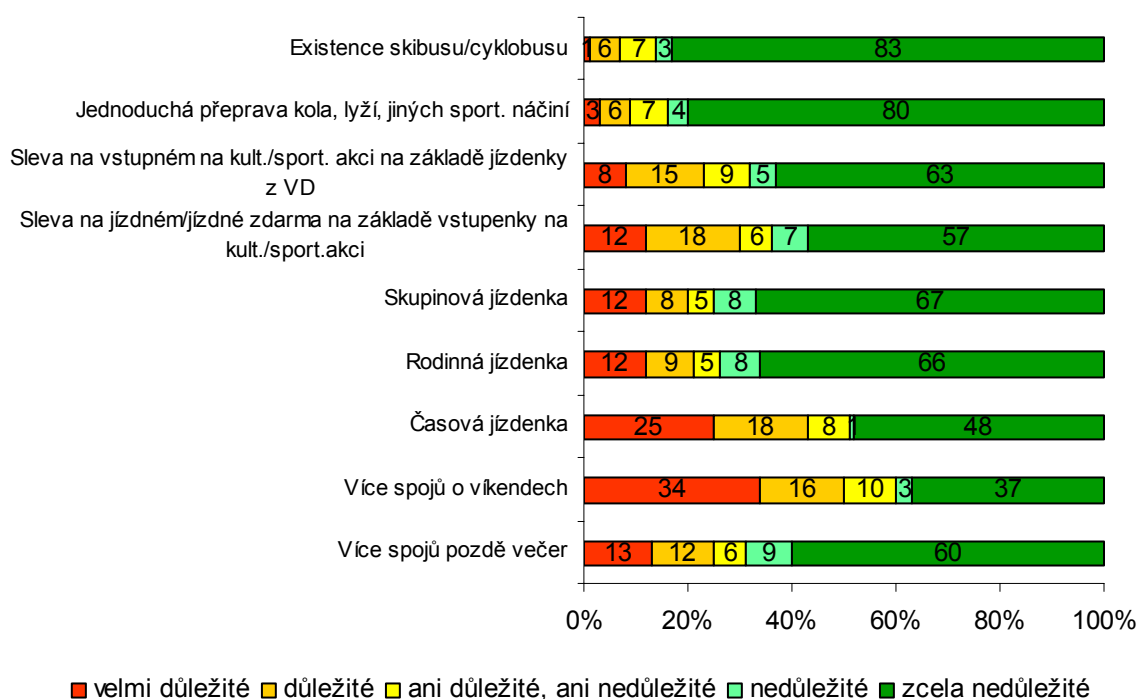
Při volbě veřejné dopravy pro cesty ve volném čase považuje nejvíce českých respondentů za důležitou slevu na jízdném či jízdné zdarma poskytnuté na základě vstupenky na kulturní či sportovní akce (58 % dotazovaných). Druhým důležitým aspektem je i sleva na vstupném na kulturní či sportovní akce poskytnutá na základě jízdenky z VD (velmi či spíše důležitá je pro 53 % dotazovaných). Třetím faktorem je skupinová jízdenka (velmi či spíše důležitá pro 49 % respondentů). Ta v současné době existuje v ČR jen v železniční dopravě. Pro to, aby lidé jezdili VD a nechali své automobily doma, je pro 46 % respondentů důležitá frekvence spojů o víkendech. Naopak nejmenší roli hraje rodinná jízdenka (nedůležitá pro 67 % dotazovaných), existence skibusu či cyklobusu (nedůležitá pro 62 %), více spojů v pozdějších večerních hodinách a jednoduchá přeprava kola, lyží a jiných sportovních náčiní (viz graf 3.13). Nevýznamnost rodinné jízdenky poukazuje na fakt, že i přes nižší cenu této jízdenky rodiny volí pro dopravu osobní automobil.



**Graf 3.13:** Důležitost vybraných aspektů při volbě veřejné dopravy ve volném čase (ČR)



V Německu pohlíží na aspekty při volbě veřejné dopravy ve volném čase jinak než v ČR. Oproti ČR považuje velký podíl německých dotazovaných všechny aspekty za zcela nedůležité, žádný z vybraných aspektů není důležitým pro více jak polovinu dotazovaných. Význam má větší frekvence spojů o víkendech (velmi či spíše důležitá pro 50 % dotazovaných), dále pak časová jízdenka (důležitá pro 33 %) a sleva na jízdném či jízdné zdarma poskytnuté na základě vstupenky na kulturní nebo sportovní akci (důležitá pro 30 %). Zcela nevýznamnou pro více jak 80 % respondentů je existence skibusu/cyklobusu a jednoduchá přeprava kola, lyží, jiných sport. náčiní. Vše je uvedeno na grafu 3.14.



**Graf 3.14:** Důležitost vybraných aspektů při volbě veřejné dopravy ve volném čase (Německo)

Možnosti okomentovat VD ještě jinak v otevřené otázce využilo mnoho respondentů. Většina z nich uvedla spíše negativní aspekty, které by však současně měly být podnětem pro zlepšení. Nejčastěji se dotazovaní v ČR vyjádřili k těmto bodům:

- jízdní řády - na mnohých zastávkách jsou strhané nebo zastaralé, aktualizace jízdních řádů na internetu probíhá se zpožděním, autobusové

jízdní řády jsou tak často měněny, že se nevyplatí kupovat si „papírový“ jízdní řád,

- zpoždění - zejména u vlaků kategorie rychlík, což způsobuje nespolehlivost veřejné dopravy,
- přeplněnost - zejména autobusy (na Chomutovsku jsou vypravovány i mikrobuses, ale jejich kapacita v mnohých případech menší než obvyklý počet cestujících, což má za následek nižší pohodlí),
- návaznost - téměř nebo zcela není zajištěna mezi vlakovou a autobusovou dopravou, mnozí by také uvítali přímé spoje na delší trasy,
- čistota VD - špinavá nádraží a toalety ve vozech,
- přístupnost - nástup do vozidel je obtížný zejména pro starší lidi a matky s kočárky,
- nezkoordinovaná VD - každý dopravce nabízí jiné slevové karty.

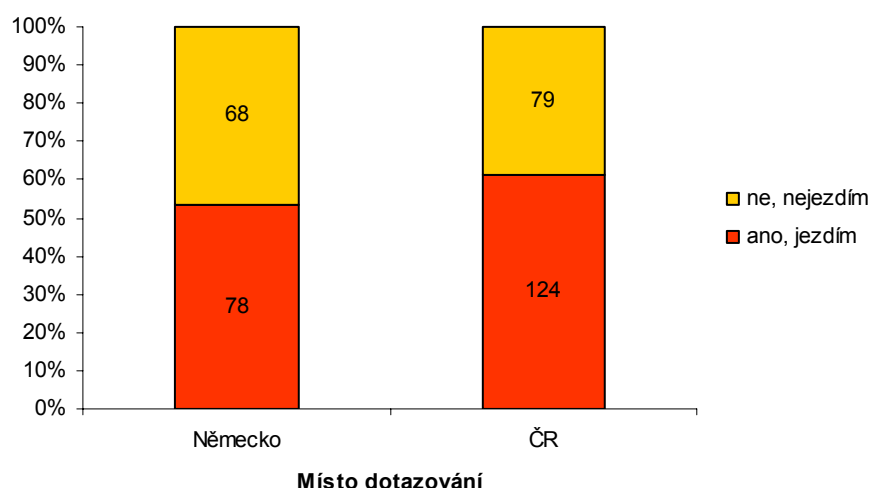
Dotazovaní v Německu se vyjádřili rovněž spíše k negativním stránkám VD. Mezi často zmiňovanými se objevily názory k těmto tématům:

- dostupnost - málo spojů o víkendu, v některých méně obydlených lokalitách nejezdí o víkendu žádný spoj,
- stavby na silnici - podstatně zpomalují dopravu a zpožďují autobusy,
- cena - příliš vysoká v porovnání s náklady na cestu autem a s pohodlím, které doprava autem nabízí,
- automat na jízdenky - složitá obsluha.

### **3.2.4 Přeshraniční cesty**

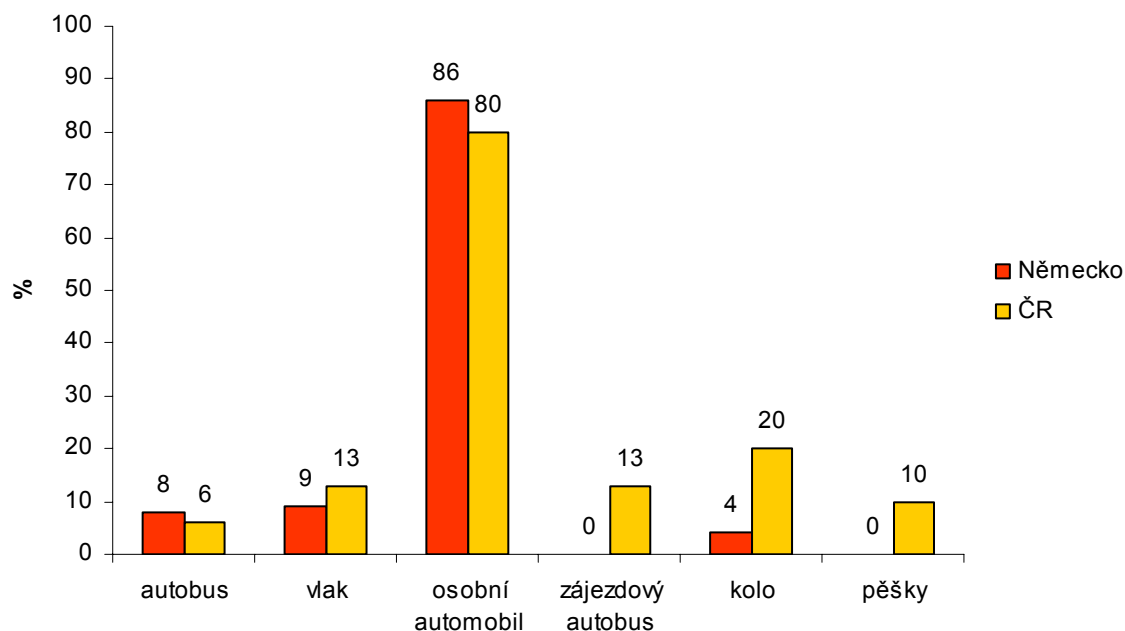
Tato podkapitola analyzuje přeshraniční cesty (tj. Čechů do Saska a Němců do ČR) - zda jsou tyto cesty vůbec podnikány, jaký dopravní prostředek je používán, v jaké dny se jezdí, jaká místa v příhraniční oblasti jsou pro tyto cesty zajímavá a detailněji analyzuje účel cesty v souvislosti s jinými hledisky.

Větší podíl Čechů jezdí do Saska než Němců do ČR. Více jak 60 % Čechů podniká cesty do Saska, zatímco jen 53 % Němců jezdí do ČR (viz graf 3.15).



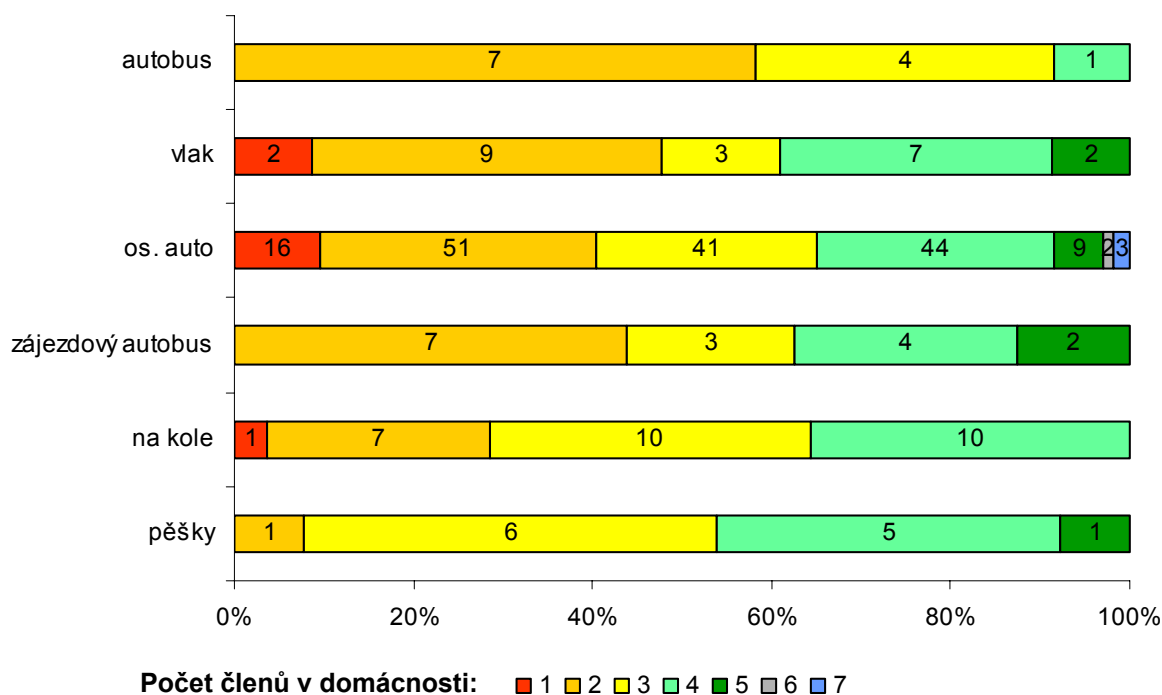
**Graf 3.15:** Přeshraniční cesty do Německa a ČR - dle místa dotazování

Pro své přeshraniční cesty používá většina dotazovaných z Německa i z ČR osobní automobil. Jen pro malý podíl respondentů patří autobus nebo vlak k nejčastěji užívaným prostředkům. Zatímco 13 % českých respondentů řadí zájezdový autobus mezi používané dopravní prostředky, z Německa ho neoznačil nikdo. Důvodem je existence takových zájezdů na české straně (resp. neexistence na straně německé). Češi oproti Němcům používají také častěji kolo anebo chodí za hranice pěšky (více na grafu 3.16).



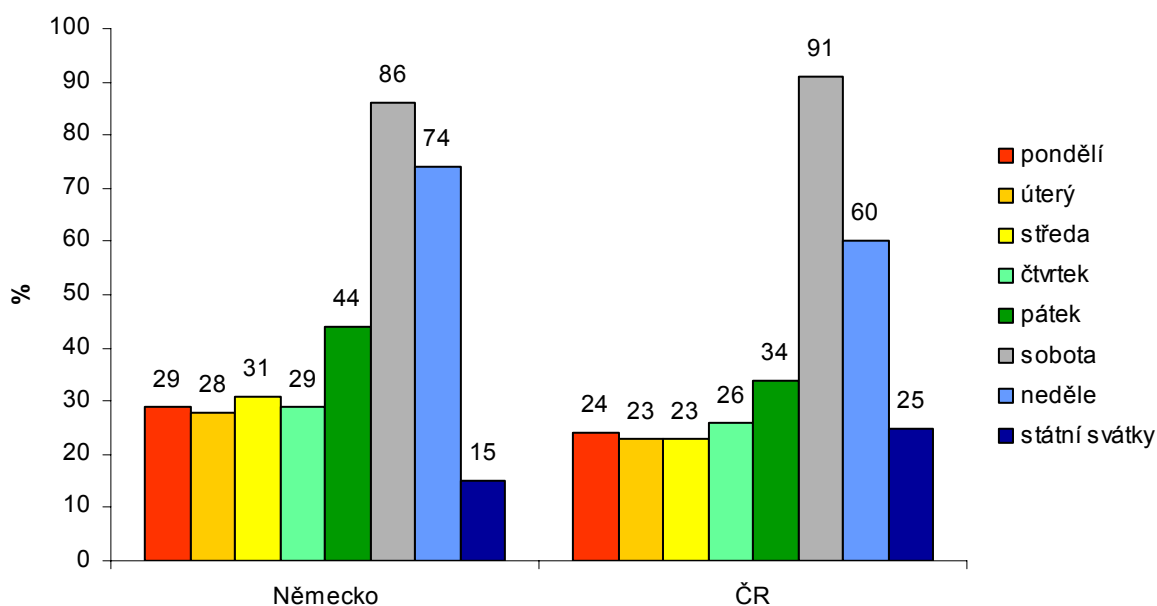
**Graf 3.16:** Používané dopravní prostředky pro přeshraniční cesty - dle místa dotazování

Graf 3.17 poukazuje na fakt, že domácnosti s jedním nebo dvěma členy používají k přeshraničním cestám nejvíce autobus, vlak a zájezdový autobus. Současně dvě třetiny těchto domácností mají k dispozici osobní automobil. Z toho vyplývá, že i přes možnost jet na přeshraniční cestu autem volí raději veřejnou dopravu.



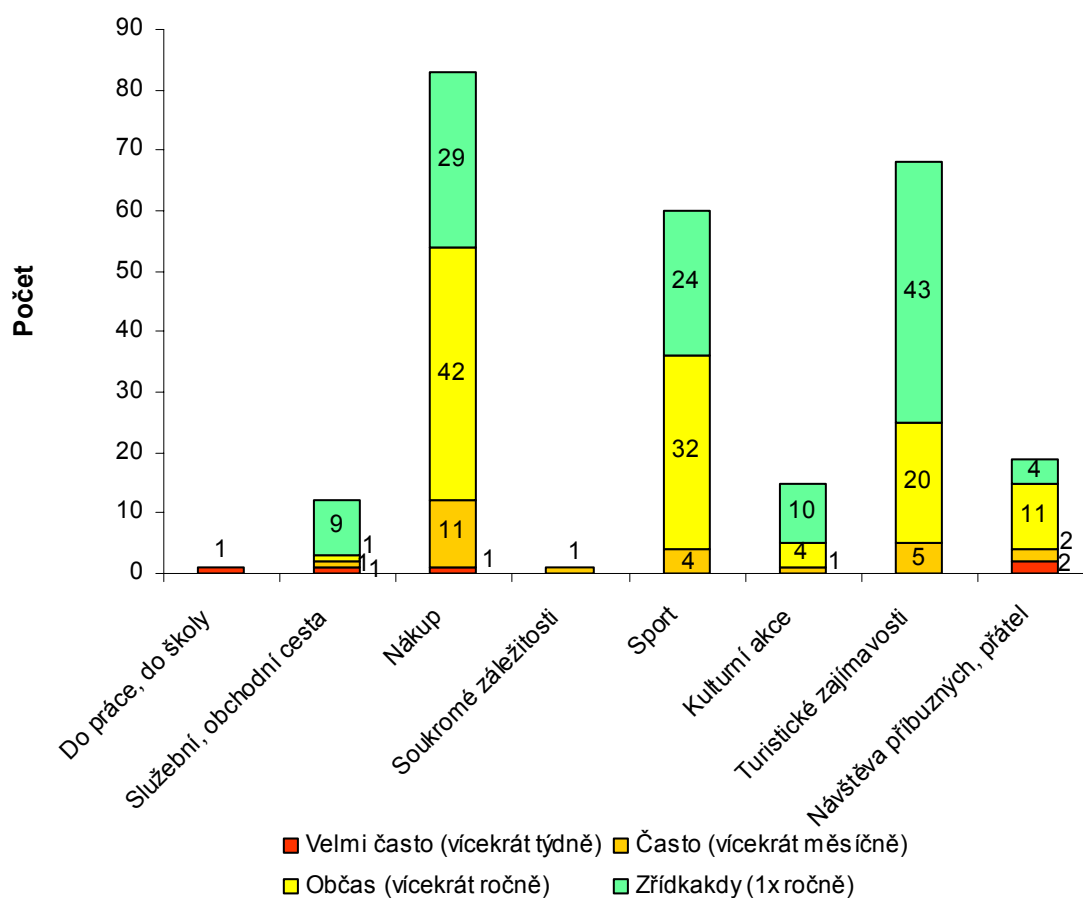
**Graf 3.17:** Souvislost zvoleného dopravního prostředku pro přeshraniční cestu a velikosti domácnosti

Jak je vidět z grafu 3.18, obvykle podnikají Češi i Němci přeshraniční cesty v sobotu a v neděli, přičemž v Německu je neděle preferována více než v ČR. Souvislost to má s nejvíce uváděným účelem přeshraniční cesty, tj. nákupem (viz graf 3.21). Zatímco v ČR je většina obchodů otevřena i v neděli, v Německu tomu tak není.



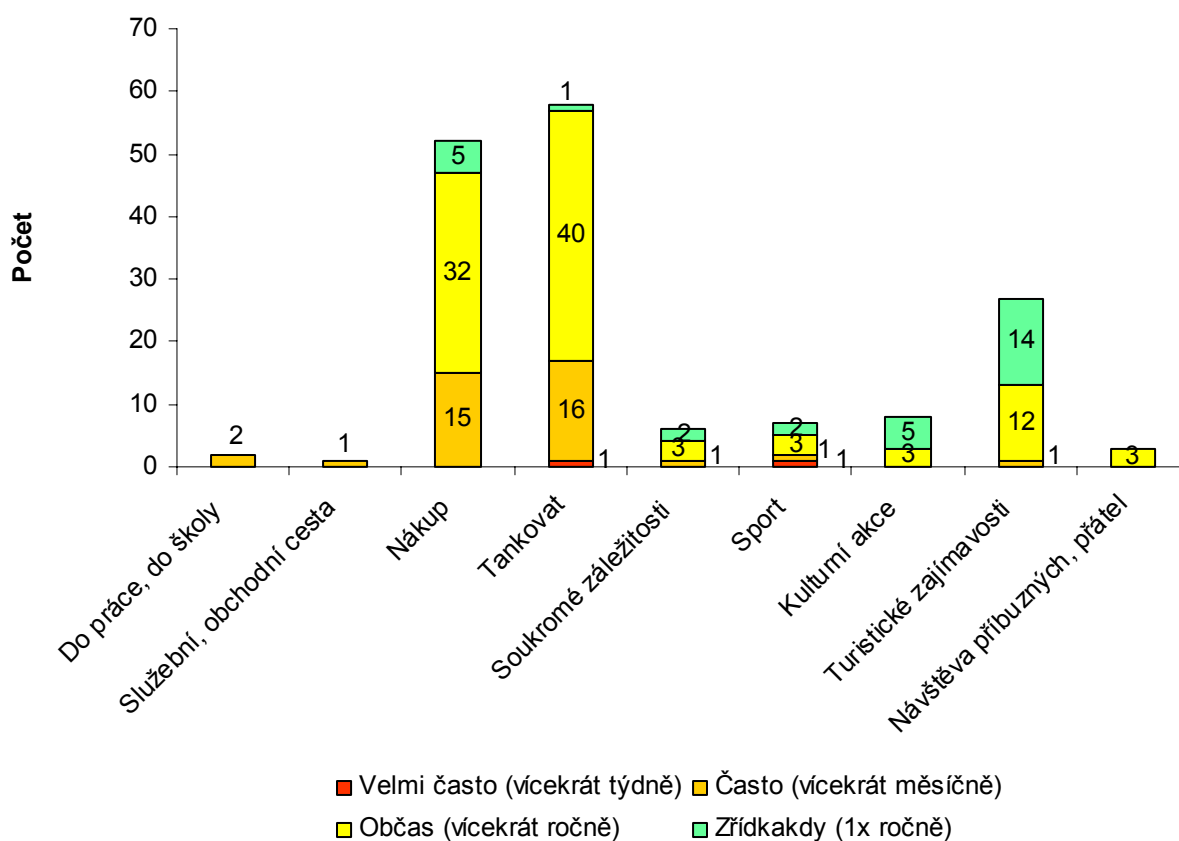
**Graf 3.18:** Zvolené dny pro přeshraniční cesty - dle místa dotazování

Nejčastěji jezdí Češi do Saska nakupovat, navštěvovat turistické zajímavosti nebo za sportem (viz graf 3.19). Jedenkrát ročně a častěji jezdí za nákupy 84 dotazovaných, což je 67 % z těch, kteří do Saska vůbec jezdí. Druhým nejvíce uváděným účelem cesty do Saska je návštěva turistických zajímavostí, za kterými jezdí 68 dotazovaných (55% těch, kteří do Saska jezdí). Třetím jmenovaným účelem je sport (48 % těch, kteří do Saska jezdí). U dotazovaných, kteří jezdí za sportem do Saska, dominuje jako cíl cesty Marienberg a jeho aquapark (ze 60 lidí, kteří uvedli účel cesty sport, jezdí do Marienbergu 25).



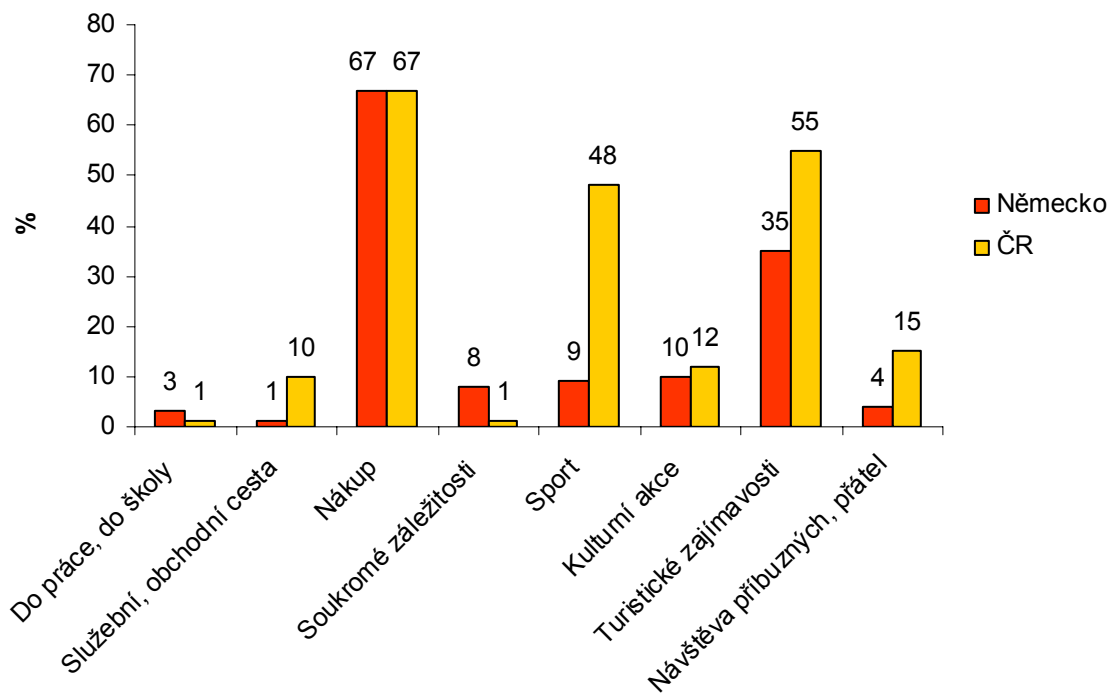
**Graf 3.19:** Účel a frekvence přeshraniční cesty - místo dotazování: ČR

Pro dotazování v Německu byl přidán ještě jeden účel cesty, a to tankování. I přes zvyšující se ceny benzínu v ČR a posilující korunu představuje tankování pro nejvíce dotazovaných (58) důvod, proč podniknout cestu do ČR. Druhým takovým důvodem je nakupování (celkem 52 dotazovaných; 67% z těch, kteří vůbec jezdí do ČR). Je nutné podotknout, že většina německých respondentů spojuje nákup a tankování v jednu cestu. Třetím nejčastěji uváděným účelem jsou turistické zajímavosti ČR (27 dotazovaných; 35 % z těch, kteří jezdí do ČR). Kompletní přehled obsahuje graf 3.20.



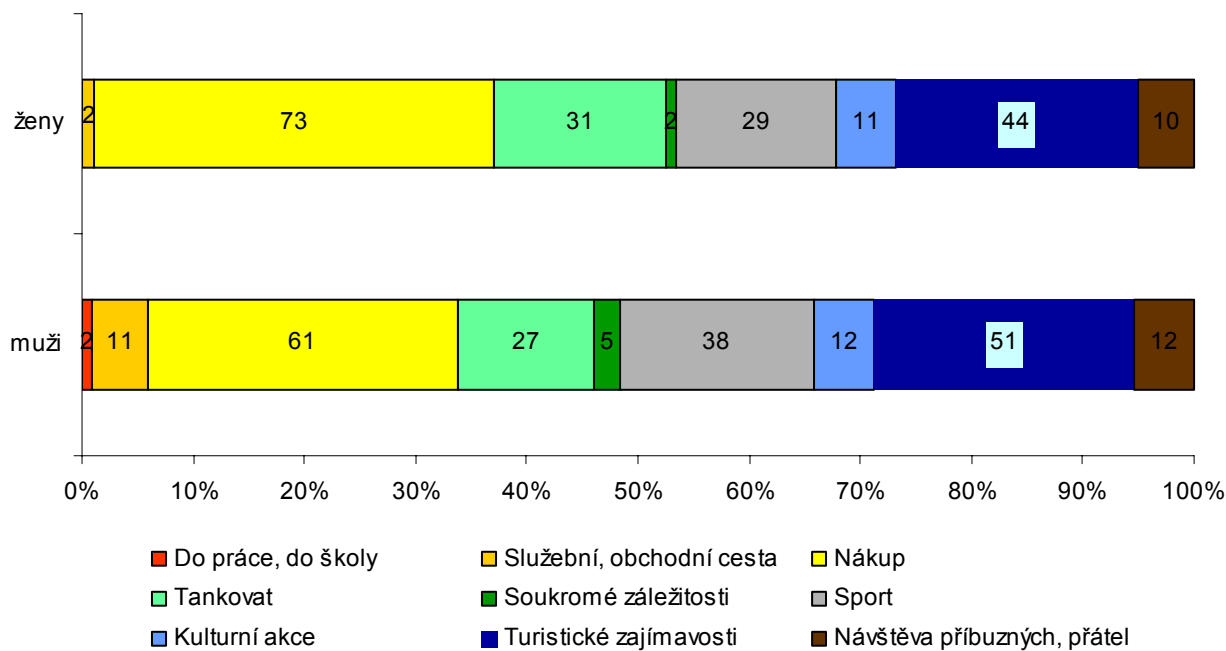
**Graf 3.20:** Účel a frekvence přeshraniční cesty - místo dotazování: Německo

Srovnají-li se účely přeshraniční cesty a místa dotazování (viz graf 3.21), jasně dominuje nakupování v obou zemích. Zatímco mezi nejvíce uváděné účely cesty patří v ČR i sport a návštěva příbuzných a přátel, z německého pohledu nepatří tyto dvě činnosti k důvodu návštěvy ČR. Také daleko méně Němců jezdí do ČR za turistickými zajímavostmi. Přes různý počet respondentů je komparace obou zemí umožněna procentuálním podílem odpovědí z celkového počtu respondentů podnikajících přeshraniční cesty.



**Graf 3.21:** Účel přeshraniční cesty dle místa dotazování

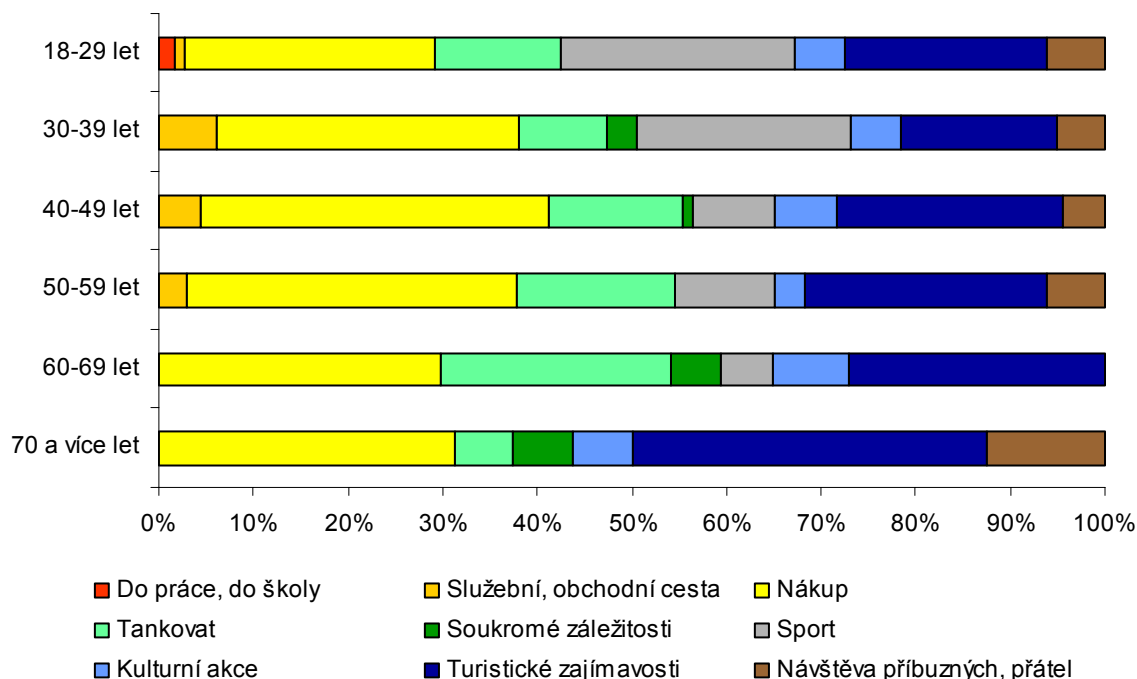
Jak vypadá rozdělení respondentů dle pohlaví v závislosti na účelu přeshraniční cesty, ukazuje graf 3.22. Více žen než mužů jezdí přes hranice nakupovat a také tankovat. Co se týče ostatních účelů cesty, spíše v nich dominují muži, ale rozdíly nejsou tak markantní.



**Graf 3.22:** Účel přeshraniční cesty dle pohlaví

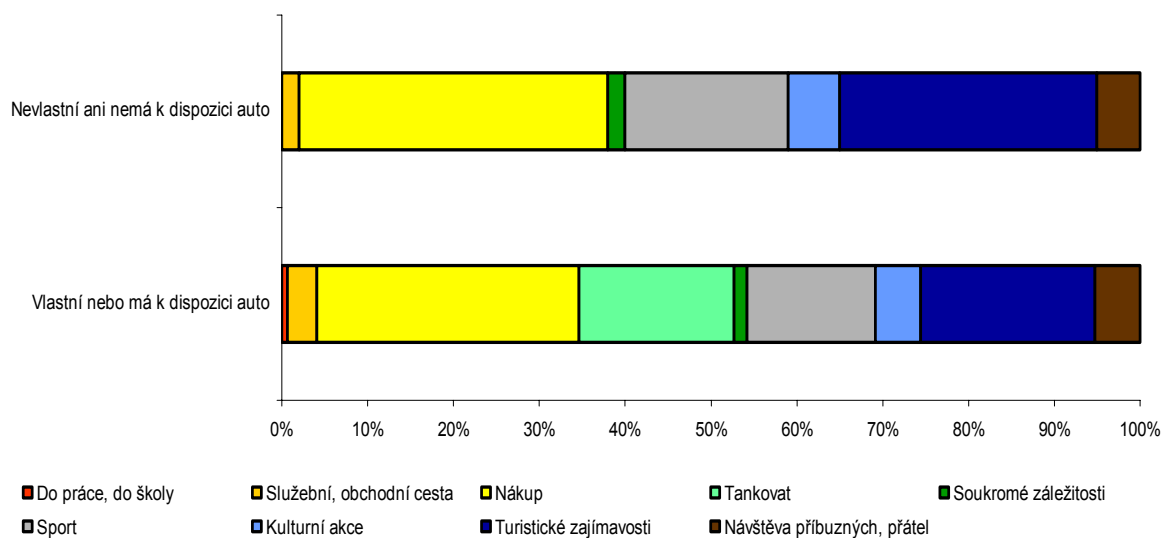


Graf 3.23 zachycuje souvislost mezi věkovou kategorií a účelem přeshraniční cesty. Za hranice za účelem práce či do školy jezdí jen respondenti ve věku 18-29 let. Lidé do 39 let využívají příhraničí sousedícího státu ke sportovním účelům. Naopak lidé starší 60 let vyřizují v příhraniční oblasti nejčastěji svoje soukromé záležitosti, tankují, navštěvují kulturní akce a turistické zajímavosti. Nakupovat jezdí relativně stejná část respondentů všech věkových kategorií.



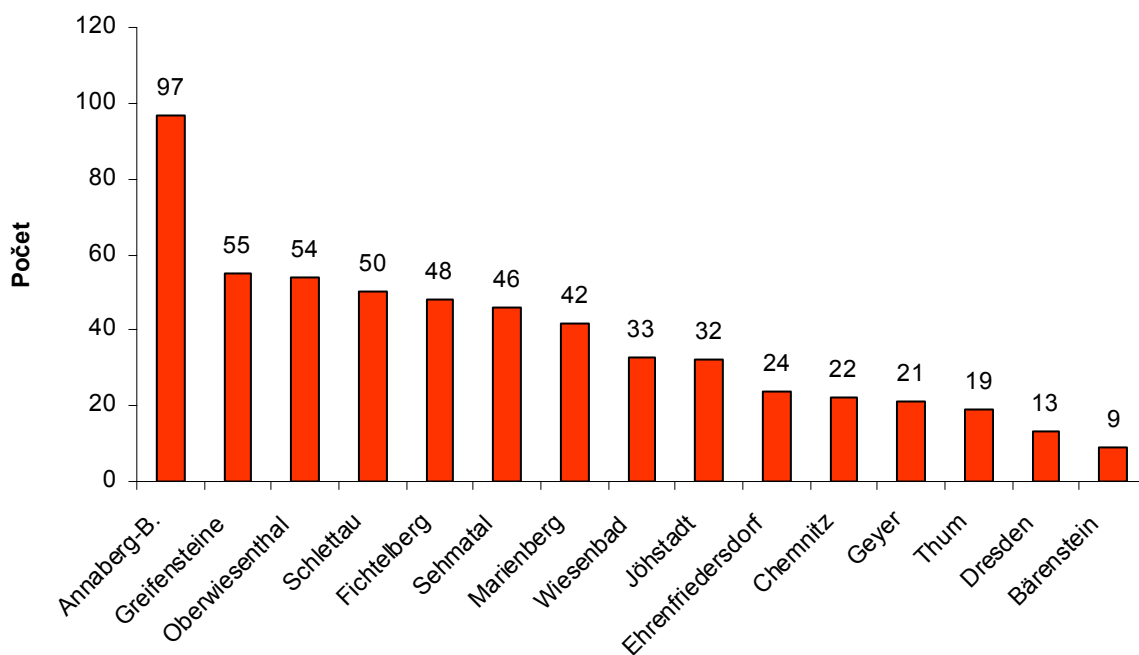
**Graf 3.23:** Souvislost mezi věkovou kategorií a účelem přeshraniční cesty  
(Pozn.: účel tankovat zachycuje jen respondenty z Německa)

Souvislost mezi vlastnictvím automobilu a účelem přeshraniční cesty je znázorněna grafem 3.24, z kterého vyplývá, že lidé nemající k dispozici osobní automobil jezdí za hranice častěji za účelem nákupu, za sportem a turistickými zajímavostmi. To poukazuje na fakt, že v případě nakupování se jedná o menší nákupy. Za turistickými zajímavostmi jezdí menší podíl respondentů, kteří mají auto k dispozici.



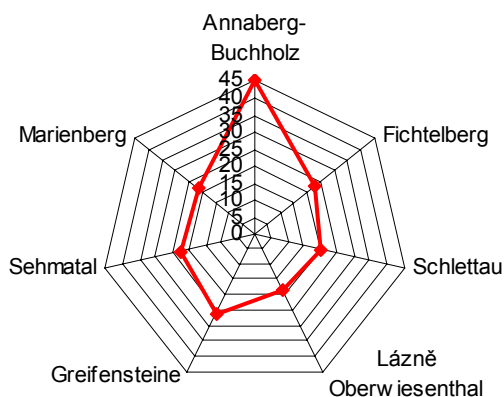
**Graf 3.24:** Souvislost mezi účelem přeshraniční cesty a vlastnictvím automobilu

Mezi cíli, které jsou pro Čechy zajímavé, zaujímá první místo z okresu Annaberg město Annaberg-Buchholz (jmenovalo ho 97 ze 203 dotazovaných), dále pak oblast Greifensteine, Lázně Oberwiesenthal, Schlettau a Fichtelberg (viz graf 3.25). K ostatním méně preferovaným cílům, které graf 3.25 neobsahuje, patří parní dráhy, turistika v přírodě, Zschopau, Flöha a Olbernhau.

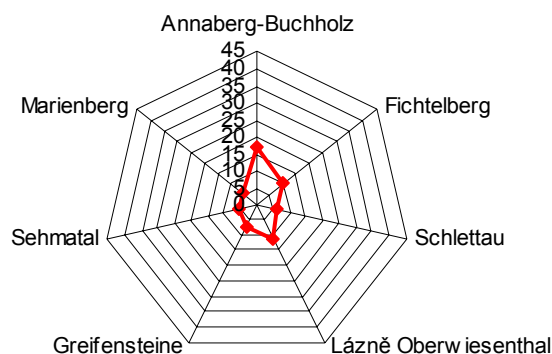


**Graf 3.25:** Zajímavé cíle pro respondenty z ČR

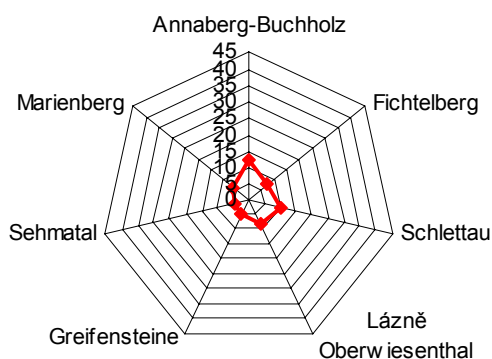
Upřednostňované cíle v Německu v závislosti na místě dotazování zachycují grafy 3.26 - 3.29. Ve všech místech je nejzajímavějším cílem Annaberg-Buchholz. Mezi dalšími cíli neexistují vyhraněné preference.



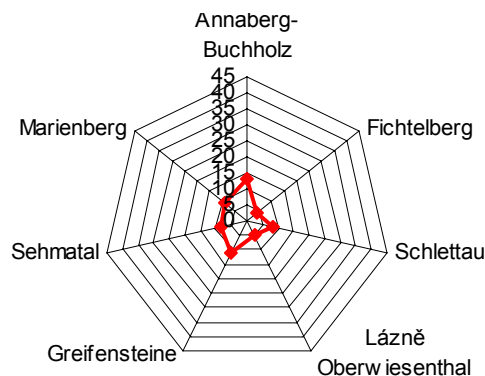
**Graf 3.26:** Preference cíle z Chomutova



**Graf 3.27:** Preference cíle z Jirkova

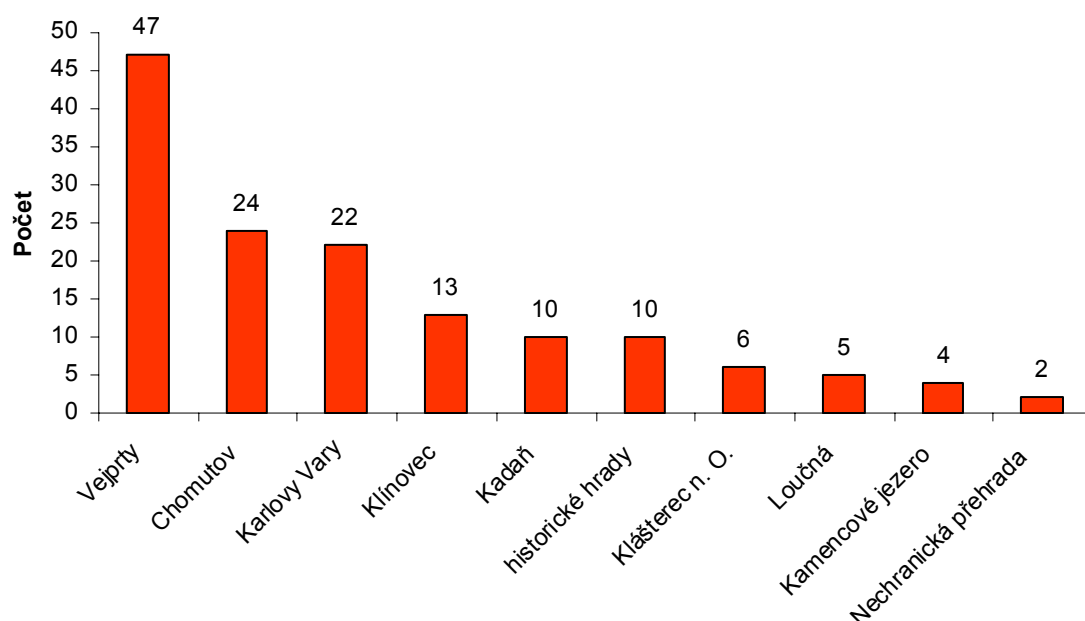


**Graf 3.28:** Preference cíle z Kadaně



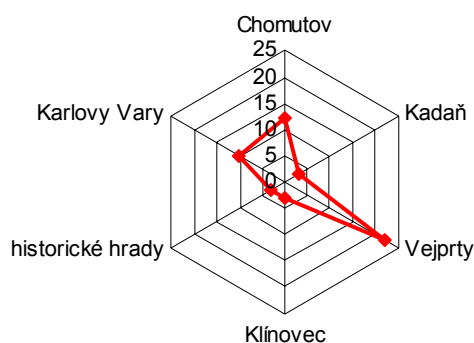
**Graf 3.29:** Preference cíle z Klášterce n.O.

V okrese Chomutov jsou pro německé návštěvníky nejzajímavější Vejprty (jmenovalo je 47 ze všech 146 dotazovaných). Dalším místem, kam Němci míří, je Chomutov, Karlovy Vary či Klínovec (viz graf 3.30). Méně často jmenované byly také Mariánské Lázně, Boží Dar, Ostrov, klášter Osek, Tisá (obec ležící v CHKO „Labské pískovce“) a Liberec.

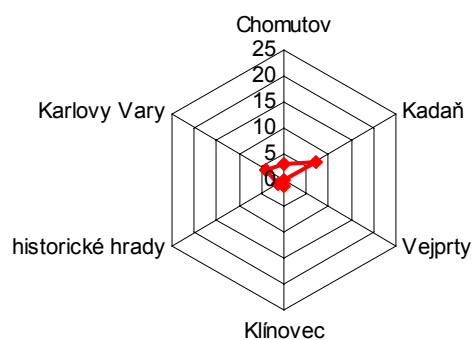


**Graf 3.30:** Zajímavé cíle pro respondenty z Německa

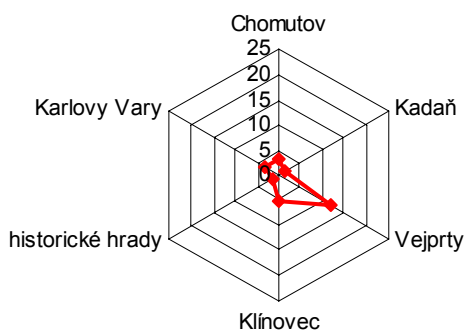
V závislosti na místě dotazování jsou z města Annaberg-Buchholz a z obce Sehmatal zajímavým cílem Vejprty. Z Ehrenfriedersdorfu je preferována Kadaň (viz grafy 3.31 - 3.34).



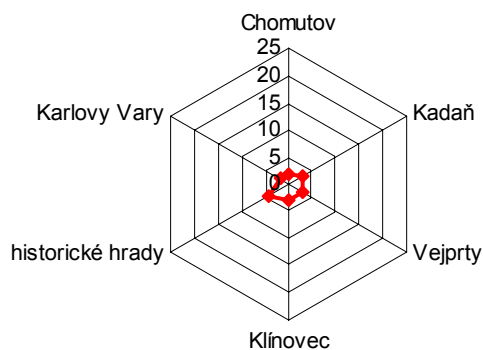
**Graf 3.31:** Preference cílů z Annaberg-B.



**Graf 3.32:** Preference cílů z Ehrenfriedersdorf



**Graf 3.33:** Preference cílů z Sehmatal



**Graf 3.34:** Preference cílů z Thum

### 3.3 Shrnutí výsledků výzkumu - metoda SWOT

V této podkapitole jsou sumarizovány výsledky sekundárního výzkumu (kapitola 2) i výsledky primárního výzkumu (kap. 3.2) metodou SWOT. Cílem bylo vybrat ty silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby, které jsou pro další rozvoj dopravy i cestovního ruchu zkoumaných okresů významné a jejichž využití či eliminace je pro oba okresy realizovatelná. Jednotlivé položky jsou shrnuty dle oblastí, na které se vztahují - pro oba okresy (značeno černě), pro okres Chomutov (červeně), pro okres Annaberg (modře) - viz tab. 3.2. Pořadí, v jakém jsou položky uvedeny, není určující z hlediska významu.

**Tabulka 3.2:** SWOT analýza pro okres Chomutov a Annaberg

Silné stránky	Slabé stránky
<p>Diverzifikovaný potenciál pro rozvoj cestovního ruchu (přírodně cenná území, kulturní a jiné aktivity ve městech, sportovní vyžití, lázně...)</p> <p>Vysoký podíl přírodně cenných a atraktivních území, vč. velkoplošných chráněných území (Krušné hory, přírodní park Erzgebirge-Vogtland)</p> <p>Součást Euroregionu Krušnohoří, který podporuje spolupráci obou okresů</p> <p>Nabídka přeshraničních síťových jízdenek REGIONet+DB a SONE+DB</p> <p>Prímé přeshraniční spojení z Německa do ČR (Fichtelbergexpress a 2 autobusové linky)</p> <p>Blízkost zastávek VD<sup>1</sup> místu bydliště i místu pracoviště/školy</p> <p>Poloha na významném dopravním koridoru (Karlovy Vary - Chomutov - Ústí n. L. - Děčín)</p> <p>Vysoká využitelnost VD (více jak polovina dotazovaných používá VD často, nejčastějším účelem je dojíždění do práce)</p> <p>Existence integrovaného dopr. systému (VMS)<sup>2</sup></p> <p>Provedená regionalizace veřejné dopravy</p> <p>Zkrácená cestovní doba na trati č. 517 díky rekonstrukci</p> <p>Premium produkt „TaktBus“ představující vedení přímých autobusových linek</p> <p>Spolupráce oboru dopravy a cestovního ruchu</p> <p>Jednotný koncept propagace turismu (Tourismusverband Erzgebirge)</p> <p>Husté pokrytí okresu IC<sup>3</sup> (dostupnost IC i v menších obcích)</p> <p>Pozitivní image VD (přesnost, spolehlivost, čistota...)</p>	<p>Slabší ekonomická výkonnost obou okresů způsobená jejich periferní polohou a doposud nízkou kooperací ČR-Sasko</p> <p>Předsudek průmyslové oblasti mající negativní dopady na cestovní ruch</p> <p>Malá nabídka přeshraničních spojení z ČR do Německa</p> <p>Delší cestovní doba VD do Německa, resp. do ČR kvůli náročnému horskému terénu</p> <p>Nedostatečná spolupráce subjektů cestovního ruchu mezi oběma okresy</p> <p>Malý podíl německých obyvatel navštěvujících české turistické zajímavosti ČR</p> <p>Nedůležitost skibusů, cyklobusů a jednoduché přepravy sportovních náčiní při volbě VD ve volném čase</p> <p>Neprovázanost jednotlivých druhů veřejné dopravy</p> <p>Negativní image VD (špína, zpoždění...)</p> <p>Nedostatečná aktualizace jízdních řádů</p> <p>Neexistující spolupráce mezi oblastí dopravy a cestovního ruchu</p> <p>Existence několika menších regionálních a lokálních subjektů cestovního ruchu</p> <p>Dostupnost informací většiny IC na internetu jen v češtině</p> <p>Umístění IC jen ve větších městech</p> <p>Nedostatečné napojení regionu na dálkovou dopravní infrastrukturu</p> <p>Žel. trasy v údolí řek způsobující delší cestovní dobu</p> <p>Velký podíl obyvatel (34 %) VD nikdy nepoužívá</p>

	<p>Příliš vysoká cena VD ve srovnání s motorizovanou individuální dopravou</p> <p>Málo spojů o víkendech, zejména špatná dostupnost z menších obcí</p> <p>VD není téměř využívána k dojíždění do práce, nejčastějším účelem je vyřizování soukromých záležitostí</p> <p>Probíhající stavby zpomalují VD</p>
Příležitosti	Hrozby
<p>Růst mobility obyvatel a podílu dopravy ve volném čase</p> <p>Růst podílu dopravy ve volném čase</p> <p>Vstup ČR do schengenského prostoru</p> <p>Růst životní úrovně v sousedním státě ovlivňující příznivě např. příjmy subjektů z cestovního ruchu</p> <p>Rozvoj vnitrostátní i přeshraniční spolupráce subjektů cestovního ruchu s dopravními subjekty</p> <p>Podpora přeshraniční spolupráce ze strany Evropské unie (Program Cíl 3 / Ziel 3)</p> <p>Rozvoj dopravních uzlů Chomutova, Klášterce n. Ohří, Annaberg-Buchholze</p> <p>Zvyšování podílu VD a omezování motorizované individuální dopravy ve volném čase</p> <p>Velké množství hraničních přechodů pro cyklisty i pěší turisty</p> <p>Lepší zpřístupnění VD pro přeshraniční cesty starších lidí</p> <p>„Přesun“ přeshraničních návštěvníků turistických zajímavostí od dopravy autem k dopravě autobusem či vlakem</p> <p>Vznik integrovaného dopravního systému</p> <p>Velký význam skupinové jízdenky</p> <p>Zájem o zájezdy do Německa nabízené cestovními agenturami</p> <p>Více jak 2/3 dotazovaných používá internet k získání informací o VD</p> <p>Provoz ekologické VD</p>	<p>Růst individuální automobilové dopravy, nedůležitost rodinné jízdenky pro většinu českých respondentů</p> <p>Většina přeshraničních cest je realizována autem</p> <p>Rostoucí náklady na provoz VD (ceny ropy atd.)</p> <p>Rozšíření průmyslové těžby, poškození krajinného rázu</p> <p>Poškození životního prostředí při vysoké koncentraci turistů</p> <p>Vzájemná konkurence obou okresů nejen v oblasti turismu</p> <p>Cíle cestovního ruchu jiných oblastí</p>

<sup>1</sup> VD = veřejná doprava

<sup>2</sup> VMS = Verkehrsverbund Mittelsachsen

<sup>3</sup> IC = informační centrum

Pozn.: Barevně jsou rozlišeny SWOT dle oblastí (černě pro oba okresy, červeně pro okres Chomutov, modře pro okres Annaberg)

### **3.4 Návrh vlastního řešení**

Na základě provedené SWOT analýzy v kap. 3.3 jsou navržena řešení vedoucí k eliminaci slabých stránek a hrozeb a k využití silných stránek a příležitostí. Návrhy a doporučení jsou strukturována zvlášť pro okres Chomutov, okres Annaberg a pro oba okresy za účelem rozvoje přeshraniční veřejné dopravy. V rámci těchto tří podkapitol jsou hlavními tematickými celky veřejná doprava, cestovní ruch a jejich vzájemná spolupráce.

#### **3.4.1 Doporučení pro okres Chomutov**

V oblasti dopravy je v okrese Chomutov klíčovým zavedení integrovaného dopravního systému (IDS), čímž by se vyřešily mnohé problémy, které z výzkumu vyplývají. Zejména IDS

- přispěje k lepší provázanosti více druhů VD,
- zaručí jednotný tarifní systém, včetně poskytování skupinového jízdného také v autobusech (pro výhodnější cenu VD oproti osobnímu automobilu je doporučeno za skupinu považovat již 2 cestující),
- nabídne jeden druh slevových karet pro všechny dopravce,
- zajistí návaznost spojů, neboť jedním ze základních předpokladů pro IDS je taktový jízdní řád.

Je třeba změnit vnímání VD jako něčeho negativního, co člověka spíše odrazuje. Pro změnu image VD a zvýšení její využitelnosti je třeba:

- starat se o čistotu zastávek a vozů,
- provést rekonstrukci některých nádraží, neboť ta jsou prvním místem, s kterým přichází cestující do styku a vytváří si o ní představu,
- na zastávkách a nádražích zajistit pro cestující pohodlí v podobě laviček, čistých sociálních zařízení a možnosti občerstvení,
- omezit zpoždění na minimum, při očekávaném zpoždění (např. při sněhových kalamitách) uveřejnit v médiích oznámení, aby byli cestující alespoň informováni,
- zajistit návaznost spojů (viz předcházející odstavec o IDS), popřípadě zavést více přímých linek, což zkrátí celkový čas dopravy a v případě zpoždění není ohrožena návaznost (pro zavádění nových přímých linek by

bylo nezbytné provést další výzkum týkající se využitelnosti jednotlivých spojů),

- při změně jízdních řádů včas vylepovat nové jízdní řády, kontrolovat jejich stav v průběhu roku,
- aktualizovat informace na internetu, protože touto cestou získává informace o VD více jak dvě třetiny dotazovaných a je to způsob rychlý a levný,
- zavést noční linky, avšak z důvodu menšího počtu cestujících cenu stanovit jako noční příplatek (v únosné výši) a normální jízdné.

V oblasti cestovního ruchu vyplývají z výzkumu tato doporučení:

- vytvoření koncepce propagace turistické oblasti Krušné hory jako celku a z toho odvozené aktivity pro jednotlivé menší oblasti (pro toto by bylo vhodné vytvoření organizace nebo jen pracovní skupiny se zástupci z různých oblastí Krušných hor, která by se pravidelně scházela a zároveň by koordinovala spolupráci s německým protějškem - s Tourismusverband Erzgebirge),
- zřízení informačních center (IC) i v menších obcích nebo přímo u turistických zajímavostí (např. funkci IC může přebrat pokladník na zámku, v muzeu...).

Dále je zapotřebí, aby subjekty cestovního ruchu začaly spolupracovat se subjekty dopravy jak v oblasti propagace, tak v oblasti poskytování slev.

Příkladem takové kooperace může být

- připojení informací o veřejné dopravě (přesné časy, data, druh dopravy) k informacím o turistických zajímavostech, kulturních akcích apod. na letácích, webových stránkách IC,
- uvedení turistických atrakcí v daném regionu na webových stránkách dopravců,
- zobrazení a popis zajímavostí na druhé straně jízdenky VD,
- zlevněná vstupenka na zámek, koncert, do divadla, na hokejové utkání atd. na základě předložení jízdenky VD,



- zlevněné jízdné nebo jízdné zdarma na základě předložení vstupenky z divadla, koncertu, sportovního utkání atd., popřípadě prodej tzv. balíčku, obsahujícího jak jízdné, tak i vstupné,
- zatraktivnění cesty VD, zejména pro rodiny s dětmi, které by autobus nebo vlak spíše využily, pokud by pro ně cesta byla nějakým zvláštním „zážitkem“. V této souvislosti se nabízí možnost pořádání nostalgických jízd na železniční trati z Chomutova do Vejprt, která je i z hlediska turistiky velmi zajímavá. Vhodné by bylo prezentovat tuto trať prostřednictvím informačních letáků i na internetu jako turistickou atrakci, informovat potenciální cestující o této trati (lokalita, délka, převýšení, existující spoje) současně s turistickými zajímavostmi, které se nacházejí podél trati, tipy na výlet i s možností pokračovat z Vejprt dalším vlakem do Německa.

### **3.4.2 Doporučení pro okres Annaberg**

Pro okres Annaberg se mnohá doporučení soustřeďují spíše na využití stávajícího potenciálu, neboť díky existenci integrovaného dopravního systému a činnosti Tourismusverband Erzgebirge je tento okres v oblasti turismu i dopravy více rozvinutý než zkoumaný okres v ČR.

V sektoru veřejné dopravy je dle výsledků výzkumu doporučeno:

- udržovat pozitivní image spočívající v zajištění přesnosti a čistoty,
- pokud není možné cenu z nákladových důvodů snížit, zajistit za tuto relativně vyšší cenu jistotu a pohodlí cesty, tzn. zvýšit spolehlivost, zkrátit celkovou cestovní dobu, nabídnout další služby po dobu cesty i pobytu na nádražích (např. nabídka denního tisku a občerstvení na delších trasách, vybavenost nádraží lavičkami...),
- do propagace VD zahrnout aspekt životního prostředí, který vnímají němečtí obyvatelé více než čeští (příkladem může být obnova vozového parku autobusy na zemní plyn a následná reklama na těchto vozech vyjadřující jejich ekologičnost,
- oslovit větší firmy, aby přispívaly zaměstnancům na dopravu VD do práce a zvýšil se tak počet lidí používajících VD pro dojíždění do práce,

- zvýšit dostupnost menších obcí o víkendech přidáním spojů, přičemž některé autobusy by mohly fungovat na principu tzv. „autobusu na zavolání“, což je autobus, který má svůj jízdní řád, ale jezdí jen dle zájmu, tj. pokud si ho někdo telefonicky objedná; cena pak zahrnuje paušální příplatek za osobu plus tarifní jízdné,
- informovat cestující o aktuálním stavu dopravy, tj. včetně probíhajících staveb na komunikacích, které ovlivní VD (lze to provést prostřednictvím letáků umístěných na zastávkách a ve vozech s uvedením místa stavby, jaké linky a v jaký čas budou ovlivněny, popřípadě odhad způsobeného zpoždění),
- v poskytování informací o VD se soustředit na různé komunikační kanály, k tomuto účelu používá internet jen 30 % respondentů.

Nadále je nezbytné rozvíjet existující spolupráci mezi subjekty cestovního ruchu a dopravy. Zejména se jedná o:

- poskytování vzájemných slev (sleva na dopravu při předložení vstupenky z nějaké kulturní či sportovní akce a naopak sleva na vstupném při předložení jízdenky z VD), popřípadě vytváření tzv. balíčků obsahujících jízdné i vstupné a dle charakteru balíčku i ubytování
- připojení informací o veřejné dopravě (přesné časy, data, druh dopravy) k informacím o turistických zajímavostech, kulturních akcích apod. na webových stránkách subjektů cestovního ruchu, na letácích (tyto letáky či malé plakáty umísťovat i ve vozech VD),
- využití dvou parních drah jako součásti VD a zároveň turistické atrakce, propagovat je i za hranicemi.

### **3.4.3 Doporučení týkající se obou okresů v souvislosti s rozvojem přeshraniční dopravy**

Veřejná přeshraniční doprava není příliš využívána, a to z důvodů malé nabídky přímých přeshraničních spojů mezi zkoumanými okresy a zdlouhavosti cesty kvůli náročnému horskému terénu.

Z provedeného výzkumu vyplývají tyto návrhy na zlepšení v oblasti dopravy i turismu:

- zavést přímé přeshraniční spojení z ČR do Německa (tj. během dopoledních hodin vyjíždějící z ČR a odpoledne/večer vracející se zpět),
- z důvodu velkého zájmu o zájezdy do Německa (konkrétně do Marienbergu a Annaberg-Buchholze) zvážit zavedení pravidelné autobusové dopravy z Chomutova, dle vysloveného zájmu respondentů by nejvhodnějším dnem pro provoz byla sobota,
- rozšířit platnost přeshraniční síťové jízdenky i na autobusovou dopravu,
- zpřístupnit VD starším lidem, kteří jezdí za hranice zejména za svými soukromými záležitostmi a kulturními událostmi (jednoduchý nástup/výstup z vozů, snadná obsluha automatů na jízdenky, popřípadě zavedení slevových karet pro seniory),
- oslovit další subjekty, aby se zapojily do projektu karty hosta tzv. Erzgebirgscard (v Sasku) a návštěvnické karty regionu (v ČR), zaměřit se jak na poskytovatele služeb, tak i na obchody se zbožím,
- propagovat české i německé cíle cestovního ruchu v zákaznických časopisech dopravních společností (ČD pro Vás, VMS Mobil)
- zvýšit informovanost Němců o českých turistických zajímavostech (tj. dostupnost informací v němčině - jak na letácích, tak i na internetu, zasílat informační letáky a katalogy IC do Saska, umísťovat tyto letáky na německých nádražích i ve vozech VD, usilovat o postupné zařazování českých zajímavostí do německých propagačních materiálů).

Výzkum ukázal, že více Čechů jezdí do Saska na kole, což může být zapříčiněno i značným rozvojem tohoto sportu v posledních letech v ČR. Aby se cykloturistika rozvíjela, je pro ni podstatná

- výstavba a značení cyklostezek,
- propagace v obou okresech prostřednictvím letáků umístěných v IC, v obchodech se sportovním zbožím i nákupních centrech, která jsou nejvíce navštěvována při příležitosti přeshraniční cesty,
- propagace vytvořeného česko-anglicko-německého cyklistického informačního serveru [www.radregion-erzgebirge.de](http://www.radregion-erzgebirge.de) (např. uvedení jeho odkazu na webových stránkách IC, do propagačních katalogů regionu,

v obchodech se sportovními potřebami, na mapy jak tištěné, tak i na mapy umístěné v terénu)

- zřízení půjčoven kol na nádražích s možností půjčení kola na jednom nádraží a jeho vrácení na jiném (i přeshraničním).

Nejvýznamnějším faktorem pro rozvoj přeshraniční dopravy a současně i cestovního ruchu je však spolupráce mezi českými a německými subjekty dopravy na straně jedné a mezi českými a německými subjekty cestovního ruchu na straně druhé.

## ***Závěr***

Tématem diplomové práce je veřejná regionální doprava v přeshraničním srovnání. Veřejná doprava je dnes nedílnou součástí ekonomiky. Otázkou jen zůstává, zda a do jaké míry plní svůj význam uvedený v úvodu této práce. Doprava je zahrnována také do oblasti cestovního ruchu, přičemž svůj význam toto zařazení nabývá zejména díky růst podílu dopravy ve volném čase. Proto byla předmětem této práce jak oblast veřejné dopravy, tak i částečně cestovního ruchu.

Na základě odborné literatury byla charakterizována problematika dopravy. Je nutné zdůraznit, že doprava jako služba má své specifické zvláštnosti. V souvislosti s veřejnou dopravou hraje významnou roli stát (popř. jeho složky) a tudíž i stupeň, kterým se stát podílí na organizaci a financování veřejné dopravy. Dopravní systém jako takový tedy obsahuje mnoho elementů, které se vzájemně doplňují a ovlivňují.

Veřejná doprava musí splňovat určité charakteristiky, aby byla využívána a preferována před motorizovanou individuální dopravou. A právě zvýšení podílu veřejné dopravy oproti individuální dopravě spolu s podporou rozvoje přeshraniční dopravy jsou základními cíli této práce. Pro jejich splnění bylo nutné provést výzkum trhu ve vybrané oblasti, a to v okrese Chomutov a v okrese Annaberg. Výzkum probíhal ve dvou fázích. Pomocí dostupných zdrojů byl nejdříve proveden sekundární výzkum - charakteristika regionů, jejich dopravních systémů a struktury cestovního ruchu. Pro získání aktuálních informací o využitelnosti veřejné dopravy pro vnitrostátní i přeshraniční cesty bylo potřebné provést primární výzkum, jež byl realizován metodou dotazníkového šetření ve formě osobního rozhovoru.

Analýza výsledků výzkumu poukázala na mnohé aspekty bránící častějšímu užívání veřejné dopravy i na možné podněty motivující k cestám veřejnou dopravou, na základě čehož byla navržena opatření pro dosažení cíle výzkumu. Pro okres Chomutov bylo doporučeno zejména zavedení integrovaného

dopravního systému, opatření na zlepšení negativního image veřejné dopravy a na zefektivnění propagace turistických destinací. Významným prvkem je rovněž rozvoj kooperace mezi různými subjekty dopravy a cestovního ruchu a vytváření společných nabídek. V okrese Annaberg, který je v oblasti dopravy i cestovního ruchu o něco více rozvinut, je podstatné posilování všeobecně pozitivní představy o veřejné dopravě a rozvoj spolupráce se subjekty cestovního ruchu. V oblasti přeshraniční dopravy je klíčovým zlepšení dostupnosti a spolupůsobení českých i německých subjektů cestovního ruchu a dopravy při tvorbě nabídek pro využití volného času.

Jak již bylo v úvodu zmíněno, důležitými mezníky pro rozvoj přeshraniční spolupráce byl vstup ČR do Evropské unie a připojení ČR do schengenského prostoru. V budoucnosti se zajisté stane významným faktorem pro přeshraniční cesty také zavedení Eura v ČR, což ovlivní zejména nákupní turistiku. Rozvoj přeshraniční spolupráce v oblasti dopravy i cestovního ruchu záleží však zejména na intenzitě projeveného zájmu obou stran na takovéto kooperaci.

## **Použité zdroje**

- [1] ŠTŮSEK, Jaromír. *Základy marketingu v dopravě*. 1.vyd. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2002. ISBN 80-213-0905-9
- [2] ABERLE, Gerd. *Transportwirtschaft: einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen*. 4. Aufl. München: Oldenbourg, 2003. ISBN 3-486-27289-6.
- [3] VONKA, Jaroslav, et al. *Osobní doprava*. 1.vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice - Dopravní fakulta Jana Pernera, 2004. ISBN 80-7194-630-3.
- [4] EISLER, Jan. *Úvod do ekonomiky dopravy*. 1. vyd. Praha: CODEX Bohemia, 1998. ISBN 80-85963-54-X.
- [5] KASPAR, Claude. *Verkehrswirtschaftslehre im Grundriss*. 1.Auflage. Bern: Haupt, 1977. ISBN 3-258-02616-5.
- [6] BIEGER Thomas. *Podklady k přednáškám ke kurzu Customer Value in Tourismus und Verkehr*, St. Gallen: Universität St. Gallen, 2007.
- [7] BIEGER, Thomas, et al. *Dienstleistungsmanagement in Netzwerken: Wettbewerbsvorteile durch das Management des virtuellen Dienstleistungsunternehmens*. 1.Aufl. Bern: Haupt, 2006. ISBN 3-258-07034-2.
- [8] BIEGER, Thomas. *Tourismuslehre: ein Grundriss*. 2. Aufl. Bern: Haupt, 2006. ISBN 3-8252-2536-4.
- [9] *European Conference of Ministers of Transport, Economic Research Centre: Structural changes in population and impact on passenger transport: report of the eighty-eighth round table on transport economics, held in Paris on 13th-14th June 1991*. 1.vyd. Paris: ECMT, 1992. ISBN 92-821-1164-4.
- [10] *Strategie podpory dopravní obsluhy území* [online]. [cit. 13. 11. 2007]. URL: <<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/6EA851FA-958C-47EC-A206-BB2A914818C5/0/28IDS4Strategiekonecna.pdf>>
- [11] *Zeměpisné a demografické údaje města Kadaně* [online]. [cit. 13. 2. 2008]. URL: <<http://www.mesto-kadan.cz/turista/zemepisne-a-demograficke-udaje/zemepisne-a-demograficke-udaje.php>>
- [12] *Český statistický úřad* [online]. [cit. 28. 2. 2008]. URL: <<http://www.czso.cz>>
- [13] *Statistická ročenka Ústeckého kraje* [online]. [cit. 15. 2. 2008]. URL: <<http://www.czso.cz/xu/edicniplan.nsf/p/13-4201-07>>

- [14] *Demografický, sociální a ekonomický vývoj Ústeckého kraje v letech 2000 - 2004* [online]. [cit. 15. 2. 2008]. URL: <[http://www2.czso.cz/xu/edicniplan.nsf/t/DD003636CB/\\$File/423305k07.pdf](http://www2.czso.cz/xu/edicniplan.nsf/t/DD003636CB/$File/423305k07.pdf)>
- [15] *Landkreis Annaberg: Kommunen* [online]. [cit. 17. 2. 2008]. URL: <<http://www.echt-erzgebirge.de/region/lk-ana/3-Kommunen/>>
- [16] *Echt Erzgebirge* [online]. [cit. 17. 2. 2008]. URL: <<http://www.echt-erzgebirge.de>>
- [17] *Landkreis Annaberg* [online]. [cit. 17. 2. 2008]. URL: <<http://www.lra-ana.de>>
- [18] *Informace o městech, regionech a obcích* [online]. [cit. 18. 2. 2008]. URL: <<http://notes.czso.cz/xu/edicniplan.nsf/p/13-4206-04>>
- [19] *České dráhy* [online]. [cit. 18. 2. 2008]. URL: <<http://www.cd.cz/>>
- [20] *Program rozvoje Ústeckého kraje* [online]. [cit. 20. 2. 2008]. URL: <[http://www.kr-ustecky.cz/soubory/450018/071231\\_pruk\\_2008.pdf](http://www.kr-ustecky.cz/soubory/450018/071231_pruk_2008.pdf)>
- [21] *Veřejná doprava v Ústeckém kraji* [online]. [cit. 15. 3. 2008]. URL: <<http://www.kr-ustecky.cz/soubory/450018/Okres%20Chomutov.pdf>>
- [22] *Planungsprozesse, -verfahren und -methoden im Nahverkehr* [online]. [cit. 21. 2. 2008]. URL: <[http://www.tu-dresden.de/srv/grenah/Dokumente/Abschluss\\_2006\\_11\\_06/de\\_4\\_Ahrens\\_TUD.pdf](http://www.tu-dresden.de/srv/grenah/Dokumente/Abschluss_2006_11_06/de_4_Ahrens_TUD.pdf)>
- [23] *SMWA: Öffentlicher Personennahverkehr* [online]. [cit. 21. 2. 2008]. URL: <[http://www.smwa.sachsen.de/de/Verkehr/Verkehrsinfrastruktur\\_\\_\\_Verkehrstraeger/Oeffentlicher\\_Personennahverkehr/16318.html](http://www.smwa.sachsen.de/de/Verkehr/Verkehrsinfrastruktur___Verkehrstraeger/Oeffentlicher_Personennahverkehr/16318.html)>
- [24] *Nahverkehrsplan ZVMS* [online]. [cit. 21. 2. 2008]. URL: <<http://www.vms-mobil.de/cgi-bin/click.system?navid=1156&sid=c>>
- [25] *Informační centrum Klášterec nad Ohří* [online]. [cit. 22. 2. 2008]. URL: <<http://www.goklasterec.cz>>
- [26] *Okres Chomutov* [online]. [cit. 22. 2. 2008]. URL: <[http://www.bohemianet.com/ustecky\\_kraj/okres\\_chomutov/okres\\_chomutov\\_cz.htm](http://www.bohemianet.com/ustecky_kraj/okres_chomutov/okres_chomutov_cz.htm)>
- [27] *Strategie regionálního rozvoje České republiky na roky 2007-13* [online]. [cit. 20. 2. 2008]. URL: <<http://www.mmr.cz/strategie-regionalniho-rozvoje-ceske-republiky-pro-leta-2007-2013>>
- [28] *Die Ferienregion im Erzgebirge: Kurort Oberwiesenthal, Annaberg-Buchholz, Greifensteine-Erzgebirge*. Annaberg-Buchholz: Wirtschaftsförderung Annaberg GmbH, 2006



- [29] *Grundzüge der sächsischen Tourismuspolitik* [online]. [cit. 28. 2. 2008].  
URL: <[http://www.smwa.sachsen.de/set/431/tourismuskonzeption\\_kurzfassung.pdf](http://www.smwa.sachsen.de/set/431/tourismuskonzeption_kurzfassung.pdf)>
- [30] *Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH* [online]. [cit. 28. 2. 2008].  
URL: <<http://www.sachsen-tour.de>>
- [31] *Landestourismusverband Sachsen* [online]. [cit. 28. 2. 2008].  
URL: <<http://www.reiseland-sachsen.de/>>
- [32] *Interreg III A - Hallo Nachbar* [online]. [cit. 1. 3. 2008].  
URL: <<http://www.interreg3a.info>>
- [33] *Mit der Bahn nach Tschechien: täglich günstig* [online]. [cit. 10. 3. 2008].  
URL: <[http://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/dbregio/ausfluege/sachsen/MDB38233-sachsen\\_boehmen\\_ticket\\_ab\\_100607.pdf](http://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/dbregio/ausfluege/sachsen/MDB38233-sachsen_boehmen_ticket_ab_100607.pdf)>

## ***Seznam příloh***

Příloha	Název	Počet stran
A	Mapa Euroregionu Krušnohoří	1
B	Přehled regionálních autobusových linek dle dopravců v okrese Chomutov	2
C	Plán linek železniční i autobusové dopravy okresu Annaberg	1
D	Přehled regionálních autobusových linek dle dopravců v okrese Annaberg	1
E	Přehled tratí v Německu, na kterých jsou uznávány jízdenky SONE+DB a REGIONet+DB	1
F	Platnost jízdenky Sachsen-Böhmen Ticket	1
G	Vybrané turistické zajímavosti okresu Chomutov	1
H	Vybrané turistické zajímavosti okresu Annaberg	1
I	Dotazník pro ČR	1
J	Dotazník pro Německo	1

## Příloha A: Mapa Euroregionu Krušnohoří



Zdroj: *Euroregion Krušnohoří* [online]. [cit. 10. 2. 2008].

URL: <<http://euroregion.pons.cz/?content=page&id=3>>

**Příloha B: Přehled regionálních autobusových linek dle dopravců  
v okrese Chomutov**

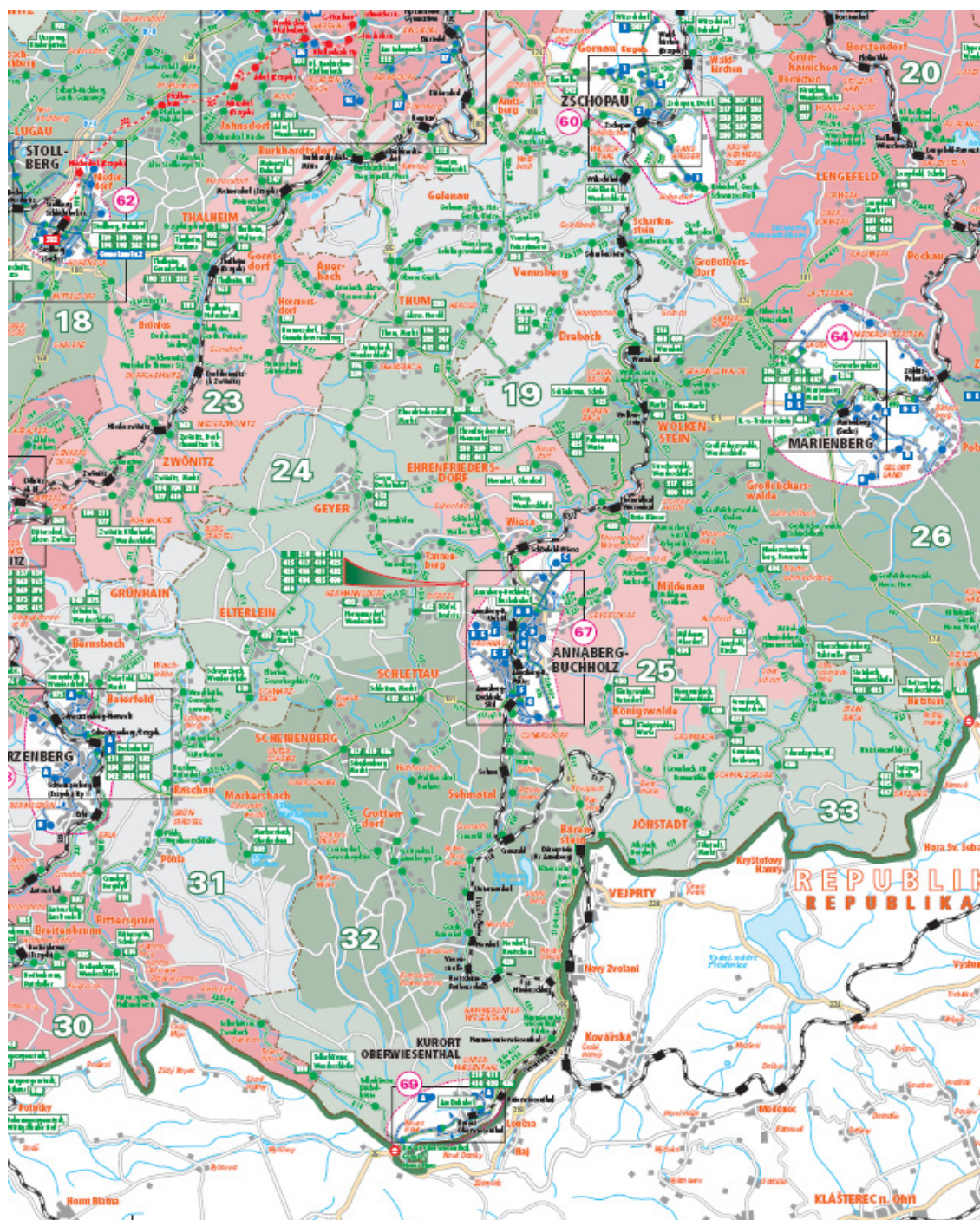
Společnost	Oblast	Číslo linky	Název linky
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova, a.s.	Chomutovsko	522567	Chomutov-Jirkov-Strupčice-Most,Čepirohy
		522568	Chomutov-Údllice-Strupčice
		522569	Chomutov-Údllice-Všehrady-Velemyšleves-Staňkovice, Triangle
		522570	Chomutov-Březno-Březno,Nechranice-Chbany
		522571	Chomutov-Radonice-Mašřov
		522572	Jirkov-Chmutov-Březno-Kadaň,Tušimice
	Jirkovsko	522560	Chomutov-Blatno-Načetín
		522561	Boleboř-Jirkov
		522562	Chomutov-Jirkov-Most,Pomořany
		522563	Chomutov-Jirkov
		522564	Chomutov-Záluží
		522565	Chomutov-Most
	Kadaň - Žatec	522566	Chomutov-Jirkov-Chomutov
		522589	Chomutov-Kadaň
		522606	Kláštorec nad Ohři-Kadaň-Podbořany-Praha
		522607	Kadaň-Radonice-Obrovce-Mašřov
		522608	Tušimice-Kadaň-Radonice-Mašřov
		522609	Radnice-Kojetín
		522611	Pruněřov-Kadaň-Vilémov-Mašřov-Krásný Dvůr - Podbořany
		522612	Kadaň-Brodce
		562732	Žatec-Chomutov
		562744	Žatec-Čeradice-Radonice
		562746	Žatec-Čeradice-Nové Sedlo-Čínov
		562747	Žatec-Poláky-Kadaň
		562748	Žatec-Kadaň
		562749	Žatec-Stroupeč-Hořetice-Žatec
	Krušné hory - Chomutovsko	562761	Podbořany-Mašřov-Radonice
		562762	Podbořany-Kaštice-Krásný Dvůr-Podbořany
		522580	Chomutov-Kláštorec nad Ohři
		522582	Vejřpty-Kovářská-Boží Dar
		522584	Chomutov-Výsluní-Vejřpty
Autobusy Karlovy Vary, a. s.	Vejřpty - Kadaň	522587	Chomutov-Místo-Výsluní-Kryštořovy Hamry-Vejřpty
		522588	Chomutov-Hora Svatého Šebestiána,hr. přechod
		522600	Kadaň-Kláštorec n. O.-Domašín-Měděnec-Kovářská-Vejřpty
		522601	Kadaň,Tušimice-Kadaň-Kláštorec n.O.-Perštejn-Okounov-Okounov,Kotvína
		522602	Kadaň,Tušimice-Kadaň-Kláštorec nad Ohři
		522603	Kadaň-Pokutice-Kláštorec nad Ohři
		522604	Kadaň-Kryštořovy Hamry-Vejřpty

Společnost	Oblast	Číslo linky	Název linky
Dopravní podnik Ústeckého kraje, a. s.	Kadaň - Klášterec nad Ohří	520500	Kadaň – Ostrov – Karlovy Vary
		520510	Chomutov – Kadaň
		520520	Kadaň – Klášterec n. Ohří – Perštejn – Údolíčko
		520530	Kadaň – Klášterec n. Ohří – Kryštovy Hamry – Vejprty
		520540	Kadaň – Tušimice
		520541	Klášterec n. Ohří – Kadaň – Tušimice, důl Merkur
		520550	Kadaň-Brodce
		520560	Kadaň-Radonice-Obrovce-Mašřov
		520570	Klášterec n.O.-Kadaň-Březno
		520580	Kadaň,aut.nádr.-Prunéřov,,ČSAD-Prunéřov,,EPRU II.
		520590	Tušimice-Kadaň-Radonice-Mašřov
		520600	Kadaň-Pokutice-Klášterec n.O.-
		520610	Vejprty-Kovářská-Měděnec
		520620	Kadaň-Klášterec n.O.-Domašín-Louchov
		520640	Kadaň,Chomutovská ul.-Klášterec n. O.-Měděnec-Kovářská-Vejprty
		520650	Kadaň-Klášterec nad Ohří
		520660	Klášterecká Jeseň-Klášterec n.O.-Petlery
		520680	Klášterec n.O.,nám.-Klášterec n.O.,sídl.Petlarská-Prunéřov II.

Zdroj: *Veřejná doprava v Ústeckém kraji* [online]. [cit. 15. 3. 2008]. URL: <[http://doprava.kr-ustecky.cz/vismo5/dokumenty2.asp?u=450018&id\\_org=450018&id=1231509&p1=85058](http://doprava.kr-ustecky.cz/vismo5/dokumenty2.asp?u=450018&id_org=450018&id=1231509&p1=85058)>. Vlastní zpracování.



## Příloha C: Plán linek železniční i autobusové dopravy okresu Annaberg

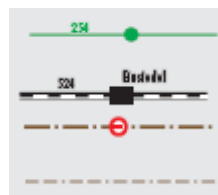


Autobusová linka s číslem

Železniční trasa s číslem

Státní hranice s hraničním přechodem

Hranice okresu



Zdroj: *Linienetzplan Verkehrsverbund Mittelsachsen 2007*. Pietruska Verlag & GEO-Datenbanken, 2007

## Příloha D: Přehled regionálních autobusových linek dle dopravců v okrese Annaberg

Společnost	Číslo linky	Trasa linky
Autobus GmbH Sachsen Regionalverkehr Chemnitz	196	Thalheim - Thum - Jahnsbach
	208	Ehrenfriedersdorf - Thum - Gelenau - Chemnitz
	232	Ehrenfriedersdorf/Venusberg/Thum - Drebach - Zschopau
	238	Ehrenfriedersdorf - Drebach - Zschopau
	239	Ehrenfriedersdorf/Jahnsbach - Gelenau - Zschopau
	240	Ehrenfriedersdorf - Herold - Zschopau
	247	Thum - Meinersdorf
BVO Verkehrsbetriebe Erzgebirge GmbH	210	Kurort Oberwiesenthal - Annaberg-Buchholz - Chemnitz
	400	Annaberg-Buchholz - Freiberg - Grillenburg - Dresden
	411	Annaberg-Buchholz - Bärenstein - Kurort Oberwiesenthal
	412	Schleittau - Geyer - Thum
	412S	Schleittau - Dörfel - Hermannsdorf - Geyer
	414	Kurort Oberwiesenthal - Tellerhäuser - Rittersgrün
	415	Annaberg-Buchholz - Schwarzenberg - Aue
	415S	Annaberg-Buchholz - (Crottendorf) - Schwarzenberg - Aue
	417	Annaberg-Buchholz - Crottendorf - Scheibenberg
	419	Annaberg-Buchholz - Scheibenberg - Elterlein - Schwarzbach/Zwönitz
	421	Kurort Oberwiesenthal - Bärenstein - Sehma
	422	Oberschmiedeberg - Steinbach - Jöhstadt - Grumbach
	423	Schönfeld - Wiesa - Schönfeld
	423	Annaberg-Buchholz - Wiesa - Schönfeld - Neundorf - Ehrenfriedersdorf
	425	Annaberg-Buchholz - Geyersdorf - Falkenbach - Streckewalde - Wolkenstein
	428	Annaberg-Buchholz - Sehma - Cranzahl - Neudorf
	429	Jöhstadt - Bärenstein - Kurort Oberwiesenthal
	430	Annaberg-B. - Königswalde - Jöhstadt - Schmalzgrube - Grumbach - Annaberg-B.
	431	Annaberg-Buchholz - Steinbach - Satzung - Reitzenhain
	432	Annaberg-Buchholz - Geyer - Ehrenfriedersdorf - Thum
	433	Annaberg-Buchholz - Neundorf - Thermalbad Wiesenbad
	434	Annaberg-Buchholz - Geyersdorf - Mildenau
	435	Annaberg-Buchholz - Niederschmiedeberg/Oberschmiedeberg - Steinbach
	436	Kurort Oberwiesenthal - Neudorf
	441	Ehrenfriedersdorf - Geyer - Schwarzenberg
	490	Annaberg-Buchholz - Mildenau - Marienberg
	499	Annaberg-Buchholz - Wolkenstein - Marienberg - Olbernhau
Reichenbacher Verkehrsbetrieb Gerlach GmbH	T-1	Plauen - Annaberg-Buchholz über Lengefeld - Rodewisch - Aue - Geyer

Zdroj: *Autobus Sachsen* [online]. [cit. 20. 2. 2008]. URL: <<http://www.autobus-sachsen.de/>>, *BVO Verkehrsbetriebe Erzgebirge* [online]. [cit. 20. 2. 2008]. URL: <<http://www.bvo.de/>>. Vlastní zpracování.

## **Příloha E: Přehled tratí v Německu, na kterých jsou uznávány jízdenky SONE+DB a REGIONet+DB**

### **Tratě společnosti DB AG**

227	Dresden – Arnsdorf bei Dresden
230	Dresden – Görlitz
235	Dresden – Zittau – Zittau Gr.
241.1	Dresden – Schöna
241.4	Dresden – Bad Schandau – Schöna Gr.
246	Dresden – Altenberg (t.č. NAD)
247	Neustadt – Dörrröhrsdorf – Pirna
248	Bautzen – Bad Schandau
510	Dresden – Zwickau – Hof
510.3	Dresden – Tharandt
530	Werdau – Zwickau – Hof
544	Plauen (Vogtl) ob Bf. – Zwickau
850	Hof – Neuenmarkt-Wirsberg – Lichtenfels
852	Neuenmarkt-Wirsberg – Bayreuth
855	Hof – Weiden – Regensburg
858	Hof – Selb
860	Marktdrewitz – Kirchenlaibach
867	Bayreuth – Kirchenlaibach – Weiden
870	Amberg – Schwandorf
875	Furth im Wald Gr. – Furth im Wald – Cham – Schwandorf
876	Cham – Waldmünchen
877	Cham – Kötzing – Lam
539	Regensburg – Passau
539	(Železná Ruda) Bayerisch Eisenstein – Plattling
539	Zwiesel – Grafenau
539	Zwiesel – Bodenmais
539	Straubing – Bogen

### **Tratě společností Vogtlandbahn a Regentalbahn**

510	Plauen – Hof – Zwickau – Chemnitz – Dresden
539	Zwickau Zentrum – Zwickau Hbf – Falkenstein – Klingenthal Gr.
539	Plauen – Herlasgrün – Falkenstein – Adorf
541	Weischlitz – Elsterberg –
544	Zwickau Hbf. – Plauen – Adorf – Vojtanov Gr.
544	Cheb Gr. – Marktdrewitz
855	Hof – Marktdrewitz – Weiden – Regensburg
877	Kötzing – Lam

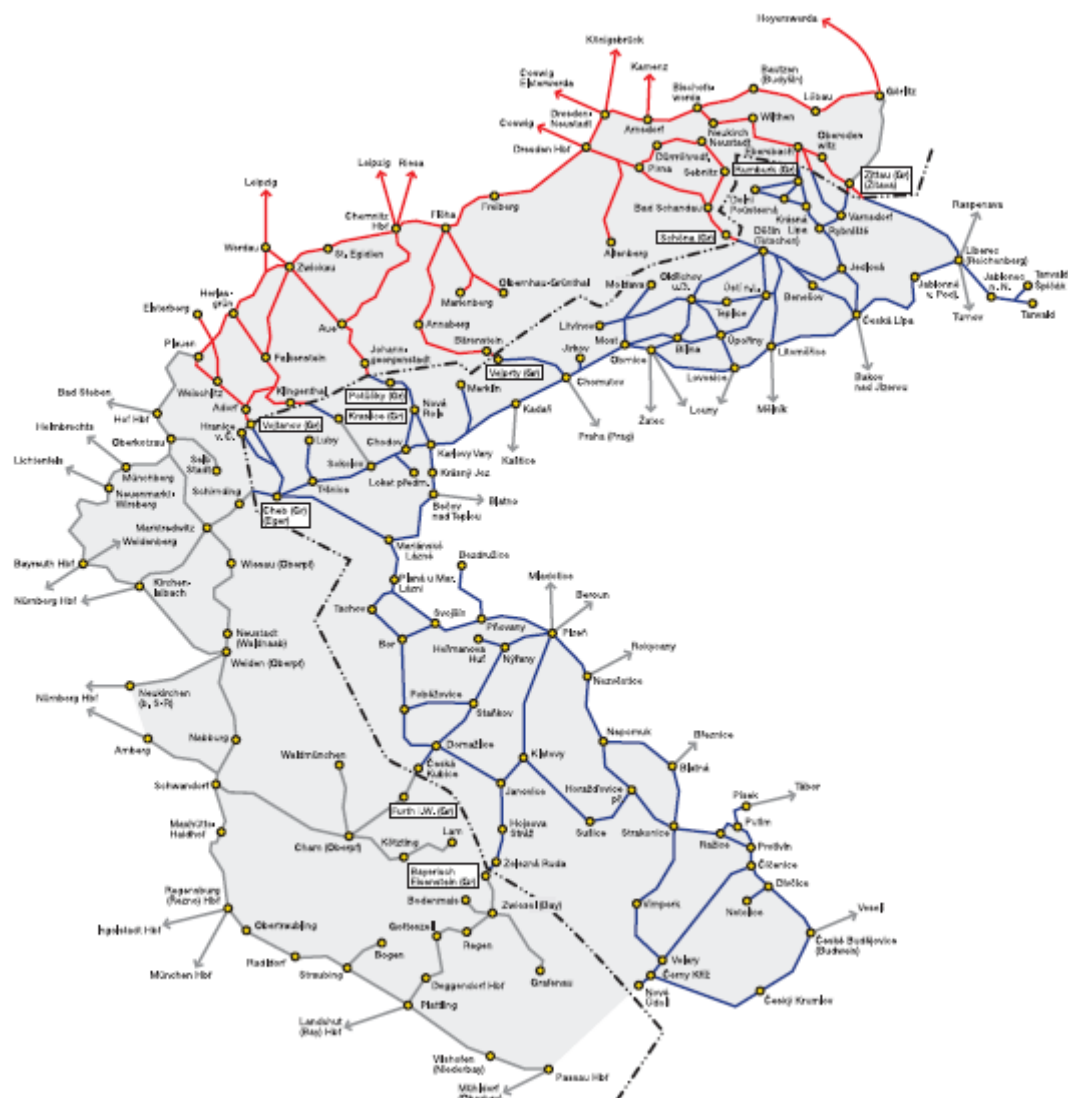
### **Tratě společnosti Erzgebirgsbahn**

517	Chemnitz – Flöha – Bärenstein – Vejprty Gr.
519	Chemnitz – Flöha – Neuhausen/Marienberg
524	Chemnitz – Aue
535	Zwickau – Johangeorgenstadt Gr.(Potůčky Gr.)

Zdroj: *České dráhy* [online]. [cit. 10. 3. 2008]. URL: <<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=17558>>



## Příloha F: Platnost jízdenky Sachsen-Böhmen Ticket



— Žel. trať v SRN, na kterých platí Sachsen-Böhmen Ticket (výřez příhraniční oblasti)

— Žel. trať v ČR, na kterých platí Sachsen-Böhmen Ticket

— Žel. trať mimo oblast platnosti

Zdroj: *Mit der Bahn nach Tschechien: täglich günstig* [online]. [cit. 10. 3. 2008].  
URL: <[http://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/dbregio/ausfluege/sachsen/MDB38233-sachsen\\_boehmen\\_ticket\\_ab\\_100607.pdf](http://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/dbregio/ausfluege/sachsen/MDB38233-sachsen_boehmen_ticket_ab_100607.pdf)>

## **Příloha G: Vybrané turistické zajímavosti okresu Chomutov**



Kostel sv. Kateřiny v Chomutově



Podkrušnohorský zoopark (Chomutov)



Zámek Červený Hrádek (Jirkov)



Zřícenina hradu Hasištejn



Kadaň



Klášterec nad Ohří (radnice)



Vodní nádrž Nechanice



Lyžařský areál Klínovec



## Příloha H: Vybrané turistické zajímavosti okresu Annaberg



Annaberg-Buchholz



Zámek Schlettau



Přírodní divadlo v oblasti Greifensteine



Fichtelbergbahn



Návštěvník dŮl  
Dorothea-Stolln



Rozhledny na čedičových horách

Místo:..... Datum.....

## Dotazník

Vyplnění dotazníku přispěje k zpracování diplomové práce na téma „Veřejná regionální doprava v přeshraničním srovnání“ a ke zlepšení veřejné dopravy v okrese Chomutov a Annaberg.

### 1. Jak často jezdíte veřejnou dopravou (VD) ?

- ☐ denně nebo téměř denně  
☐ 1-2x za týden  
☐ 1-2x za měsíc  
☐ zřídka  
☐ nikdy - pokračujte otázkou č.3

### 2. Za jakým účelem používáte nejčastěji veřejnou dopravu? (vyberte max. 3 možnosti)

- ☐ Dojíždění do práce  
☐ Dojíždění do školy  
☐ Služební a obchodní cesty  
☐ Nákup  
☐ Soukromé záležitosti (lékař, úřady, banky...)  
☐ Doprava ve volném čase a o dovolené

### 3. Co Vás napadne, když se řekne „veřejná doprava“ (vlak, autobus)? (vlastnosti, přídavná jména...)

### 4. Vyjádřete svůj názor k následujícím otázkám. (rozhodně ano- spíše ano-nevím-spíše ne-rozhodně ne)

	rozhodně ano	spíše ano	nevím	spíše ne	rozhodně ne
Máte blízko bydliště zastávku VD?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je v blízkosti Vašeho pracoviště/místa studia zastávka VD?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jsou pro Vás veřejné dopr. prostředky dostatečně rychlé?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je pro Vás cestování ve veřejných dopravních prostředcích pohodlné?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je pro Vás nabídka předplaceného či jednotlivého jízdného cenově výhodná?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Využil(a) byste jednotnou jízdenku pro různé druhy VD?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Navazují Vám časově i místně spoje VD ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Máte dobrý přístup k informacím o VD (jízdní řády, ceníky)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Využíváte internet k získání informací o VD?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je podle Vás veřejná doprava spolehlivá?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je VD snadno přístupná (jednoduchý nástup/výstup, dostatek nízkopodlažních vozů ...)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 5. Jezdíte někdy do Saská (i soukromým dopravním prostředkem)?

- ☐ ano ☐ ne - pokračujte otázkou č. 9

### 6. Jaký dopravní prostředek/prostředky používáte nejčastěji při svých cestách do Saská (více možností výběru)

- ☐ autobus ☐ vlak ☐ osobní auto ☐ zájezdový autobus ☐ kolo ☐ pěšky ☐ jinak

### 7. Jaký den/dny jezdíte nejčastěji do Saská? (více možností výběru)

- ☐ po ☐ út ☐ st ☐ čt ☐ pá ☐ so ☐ ne ☐ státní svátky

### 8. Jak často jezdíte do Saská za následujícími účely?

	Velmi často (vícekrát týdně)	Často (vícekrát/měsíc)	Občas (vícekrát/rok)	Zřídka (1x za rok)	Nikdy
Do práce/do školy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Služební/obchodní cesty	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nákup	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soukromé záležitosti (lékař, úřady, banky...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Za sportem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Návštěva kulturních akcí	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Návštěva turistických zajímavostí	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Návštěva příbuzných, přátel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 9. Které cíle v příhraniční oblasti jsou pro Vás zajímavé? (více možností výběru)

- ☐ Annaberg-Buchholz ☐ Thum  
☐ Lázň Oberwiesenthal ☐ Ehrenfriedersdorf  
☐ Jöhstadt ☐ Greifensteine  
☐ Geyer ☐ Schmatal  
☐ Schlettau ☐ Wiesenbad  
☐ skiareál Fichtelberg ☐ jiné místo,jmenujte jaké.....

### 10. Jak jsou pro Vás důležité následující aspekty při volbě veřejné dopravy pro Vaše cesty ve volném čase? Ohodnoťte je od 1 (velmi důležité) do 5 (zcela nedůležité) podle jejich významu pro Vás.

	1	2	3	4	5
Možnost jet skibusem/cyklobusem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jednoduchá přeprava kola/lyží/jiných sportovních náčiní	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sleva na vstupném na kulturní a sportovní akce poskytnutá na základě jízdenky VD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sleva na jízdném či jízdné zdarma poskytnuté na základě vstupenky na kulturní či sportovní akce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skupinová zlevněná jízdenka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rodinná zlevněná jízdenka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Časové jízdenky (denní, dvoudenní)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Větší nabídka spojů veřejné dopravy o víkendech (více spojů)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Existence dopravního spojení VD i v pozdějších večerních hodinách	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 11. Další připomínky, komentáře, podněty

### 12. Osobní údaje

Pohlaví: ☐ muž ☐ žena

Věk: ☐ 18 -29 ☐ 30 - 39 ☐ 40-49 ☐ 50-59 ☐ 60-69 ☐ > 70 let

Činnost: ☐ student/ka ☐ soukromý(á) podnikatel/ka ☐ nezaměstnaný/á  
☐ zaměstnanec/ zaměstnankyně ☐ v domácnosti ☐ v důchodu

Počet osob v domácnosti: .....

Vlastníte nebo máte k dispozici osobní auto? ☐ ano ☐ ne

PSČ Vašeho místa bydliště (popř. jen název): .....

Ort: ..... Datum: .....

## Fragebogen

Der Fragebogen trägt zur Bearbeitung der Diplomarbeit  
mit dem Titel „Öffentlicher Personennahverkehr im grenzüberschreitenden Vergleich“ bei.

### 1. Wie oft fahren Sie in der Regel mit dem ÖPNV?

- ☐ täglich oder fast täglich  
☐ 1-2x pro Woche  
☐ 1-2x pro Monat  
☐ selten  
☐ nie – bitte fahren Sie bei Frage 3 fort!

### 2. Zu welchem Zweck fahren Sie meistens mit dem ÖPNV? (wählen Sie max. 3 Möglichkeiten aus)

- ☐ Erreichen des Arbeitsplatzes  
☐ Erreichen der Ausbildungsstätte  
☐ Dienstlich, geschäftlich  
☐ Einkauf  
☐ Private Erledigungen (Arzt, Behörde, Bank...)  
☐ Freizeit- und Urlaubsaktivität

### 3. Welche Attribute fallen Ihnen in Bezug auf den ÖPNV (Bus&Bahn) ein? (Adjektive, Eigenschaften...)

.....

### 4. Äußern Sie sich zu den folgenden Fragen nach Ihrer Meinung. (stimme zu - eher ja - weiß nicht - eher nicht - stimme nicht zu)

	stimme zu	eher ja	weiß nicht	eher nein	stimme nicht zu
Haben Sie eine ÖPNV-Haltestelle am Wohnort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ist in der Nähe Ihres Arbeitsplatzes/Ihrer Ausbildungsstätte eine ÖPNV- Haltestelle?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sind die öffentlichen Verkehrsmittel für Sie schnell genug?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Empfinden Sie Reisen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln als bequem?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gibt es für Sie ein günstigeres Angebot an Fahrтарifen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sind die zeitliche und räumliche Verkehrsanbindung gut?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erhalten Sie Informationen über ÖPNV (Fahrpläne, Tarife) problemlos?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Benutzen Sie das Internet um Informationen über ÖPNV zu bekommen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ist der ÖPNV zuverlässig?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ist der ÖPNV leicht zugänglich (einfacher Ein- u. Ausstieg, genug barrierefreien Wagen ...)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 5. Fahren Sie manchmal nach Tschechien (auch mit privaten Verkehrsmitteln)?

- ☐ ja ☐ nein – bitte fahren Sie bei Frage 9 fort!

### 6. Welche Verkehrsmittel benutzen Sie in der Regel bei Ihren Fahrten nach Tschechien? (mehrere Auswahlmöglichkeiten)

- ☐ Bus ☐ Zug ☐ PKW ☐ Reisebus ☐ Fahrrad ☐ zu Fuss ☐ andere.....

### 7. An welchen Tagen fahren Sie in der Regel nach Tschechien? (mehrere Auswahlmöglichkeiten)

- ☐ Mo ☐ Di ☐ Mi ☐ Do ☐ Fr ☐ Sa ☐ So ☐ Feiertage

### 8. Wie oft fahren Sie zu den folgenden Zwecken nach Tschechien?

	Sehr oft (mehrmals pro Woche)	Oft (mehrmals pro Monat)	Manchmal (mehrmals pro Jahr)	Selten (einmal pro Jahr)	Niemals
Zur Arbeit/zur Schule (Uni)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geschäftlich, dienstlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf, einschließlich Einkaufsbummel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tanken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Private Erledigungen (Arzt, Behörde, Bank...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sportzwecke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besuch von kulturellen Veranstaltungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besuch der touristischen Attraktionen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besuch von Freunden, Verwandten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 9. Welche Reiseziele im Grenzraum sind für Sie interessant? (mehrere Auswahlmöglichkeiten)

- ☐ Komotau (Chomutov) ☐ Klasterec nad Ohri  
☐ Kaaden (Kadan) ☐ Jirkov  
☐ Weipert (Vejprty) ☐ Stausee Nechranice  
☐ Skigebiet Keilberg (Klinovec) ☐ Alaunsee (See Kamencove)  
☐ Burgruinen (Perstejn, Hasistejn, Egerberg...) ☐ andere, welche.....

### 10. Bewerten Sie die folgenden Aussagen von 1 (sehr wichtig) bis 5 (unwichtig) nach ihrer Bedeutung für Sie bei der Wahl des ÖPNV für Ihre Freizeitfahrten.

	1	2	3	4	5
Möglichkeit mit einem Skibus/Fahrradbus zu fahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einfache Beförderung des Fahrrads/Ski/anderer Sportausrüstung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ermäßigter Eintritt auf Kultur- und Sportveranstaltungen bei der Vorlage eines ÖPNV-Fahrscheins	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ermäßigte Fahrt oder Fahrt gratis bei der Vorlage einer Eintrittskarte auf Kultur- oder Sportveranstaltung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gruppenfahrkarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Familienfahrkarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zeitkarte (Tageskarte, Zweitageskarte)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehr ÖPNV-Verbindungen am Wochenende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bestehende ÖPNV-Verbindung auch in späteren Nachtstunden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 11. Weitere Kommentare, Bemerkungen

.....

### 12. Daten zur Person

Geschlecht ☐ männlich ☐ weiblich

Alter: ☐ 18 - 29 J. ☐ 30 - 39 J. ☐ 40 - 49 J. ☐ 50 - 59 J. ☐ 60 - 69 J. ☐ > 70 J.

Tätigkeit: ☐ Student/in ☐ Einzelunternehmer ☐ zur Zeit ohne Arbeit  
☐ Angestellte ☐ im Haushalt ☐ Rentner/in

Personenzahl pro Haushalt: .....

Besitzen Sie oder haben Sie ein Auto zur Verfügung? ☐ ja ☐ nein

PLZ Ihres Wohnortes (bzw. nur Name):.....

